OUTUBRO 2022 Nº 685 R$ 20,00

OS CARROS ELÉTRICOS MAIS BARATOS DO BRASIL
Caoa Chery iCar x JAC E-JS1 x Renault Kwid E-Tech

TESTE COMPARATIVO
DESCUBRA QUAL É O MELHOR SUV CUPÊ COMPACTO

ISSN 1413-9308
Carga tributária federal aproximada 4,65%

NOVO FIAT VW

FASTBACK X NIVUS

Hyundai HB20S 2023 | Caoa Chery Tiggo 5x Pro Hybrid | Novo BMW Série 3 | Fiat Cronos 2023 | Porsche Taycan GTS

SUMÁRIO

Outubro 2022 — edição 685

RENATO DURÃES

MARCELO CALENDA

Evolução acelerada

A imprensa escreve a História uma vez por mês, na revista, ou a cada minuto, em nosso site. Claro que lá na frente tudo é resumido, a maior parte cai no esquecimento, mas desde que estou à frente de **Autoesporte** o automóvel tem passado por enorme e acelerada transformação.

Cheguei a essa marca em meio à febre das minivans. O monovolume — motor, bancos e porta-malas em um só conjunto da carroceria — parecia ser a solução definitiva para maior conforto e segurança dos ocupantes. O principal público, famílias, ganhou uma alternativa. As caminhonetes, ou peruas (depende da região do país) ou, ainda, station wagons, quando as montadoras quiseram sofisticar, passaram a ter um concorrente com o apelo de novidade e estilo diferente.

A passagem das minivans pelas ruas foi breve. Logo começou o fenômeno SUV, que assumiu o lugar das peruas e minivans como veículo da família — embora nem sempre o espaço para bagagem corresponda ao tamanho do veículo. Convido os leitores a conferir uma boa discussão sobre o tema no programa CBN Autoesporte, em que eu e Guilherme Muniz conversamos com Diego Borghi, diretor de vendas da Audi Brasil. Confiram em https://bityli.com/rarYOhV.

Há duas décadas não se falava em carro elétrico. Pois já há alguns anos os elétricos e híbridos invadiram publicações especializadas e também o noticiário geral. Na edição deste mês, trazemos um comparativo entre três modelos que custam menos no mercado brasileiro. Isso, custam menos, porque não dá para chamar de barato modelos compactos com preço de luxo.

André Schaun, o agro-repórter, que já conduziu uma máquina agrícola no plantio de soja, retornou ao campo para a colheita de milho. E voltou a dirigir um trator, como se pode conferir nesta edição e no canal **Autoesporte** do YouTube. Não deixe de ver, também, no impresso e em vídeo, a reportagem exclusiva sobre consumo feita por André Paixão, Vitória Drehmer e Ulisses Cavalcante.

Boa leitura, um abraço

MARCUS VINICIUS GASQUES, diretor de redação
(mgasques@edglobo.com.br)

DIRETOR GERAL: Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR NACIONAL DE NEGÓCIOS: Ricardo Rodrigues
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Tiago Afonso
DIREÇÃO DE AUDIÊNCIA: Diego Macedo
DIREÇÃO EDITORIAL: Daniela Tófoli e Sandra Boccia

AUTO ESPORTE

DIRETOR DE REDAÇÃO: Marcus Vinicius Gasques
EDITOR-CHEFE: Ulisses Cavalcante
EDITOR: Raphael Panaro
REPÓRTERES: André Paixão, Emily Nery e Thais Villaça
ESTAGIÁRIOS: Luís Lima e Vitória Drehmer
COLABORADORES: André Chiappero Schaun, Antonio Guerrero, Cauê Lira, J. Pequeno A. Neto (R/P Studio), Lucca Mendonça, Marcos Rozen, Monique Murad Velloso, Renato Durães e Tarcísio Dias.

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETOR: Rodrigo Buldrini
DIRETOR DE ARTE: Alex Vargas Cassalho
EDITORES DE ARTE ASSISTENTES: Clayton Rodrigues e Daniel Pastori
DESIGNERS: Demetrios Cardozo, Felipe Hideki Yatabe e Pablo Gonzalez

MERCADO ANUNCIANTE

SEGMENTOS: FINANCEIRO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG – INDÚSTRIA/ENERGIA – AGRONEGÓCIO

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Emiliano Morad Hansenn *GERENTE DE NEGÓCIOS:* João Carlos Meyer *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (PUBLICIDADE LEGAL):* Francimaria Pacheco da Silva Santos *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (AGRONEGÓCIO):* Cristiane Nogueira *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Bruna Serrajordia Ros, Catarina Augusta Pedroso dos Santos, Edvaldo da Silva, Emerson Claudino Dantas, Fabio Bastos Ferreira de Andrade, Juliana Fernandes, Selma Teixeira da Costa e Simone Puglisi.

SEGMENTOS: EDUCAÇÃO – ALIMENTOS E BEBIDAS – MONTADORAS – VAREJO – TELECOM – TECNOLOGIA – ELETRÔNICOS

GERENTE DE NEGÓCIOS: Lilian Cassamassima Baima *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Cesar Augusto Picchi Daltozo, Cristina Furuko, Flávia Marangoni, Karina Penachio Primon, Renato Arellas e Roberto Laz Junior.

SEGMENTOS: MODA – BELEZA – HIGIENE DOMÉSTICA E PESSOAL – SHOPPING – DECORAÇÃO – SAÚDE – CIAS. AÉREAS – TURISMO – PUERICULTURA – MÍDIA – ENTRETENIMENTO – OUTROS

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Olivia Cipolla Bolonha *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (DECORAÇÃO):* Fátima Regina Ottaviani *COORDENADOR DE NEGÓCIOS (ENTRETENIMENTO, SAÚDE E TURISMO):* Marcela Malzoni Barreto *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* André Frascá Scarvo, Arthur Alves de Carvalho, Eliana Lima Fagundes e Jessica Arslan.

COORDENADORA DE NEGÓCIOS EDITORA GLOBO | EDIÇÕES GLOBO CONDÉ NAST: Renata Dias

RIO DE JANEIRO

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Marcelo Lima da Cunha Mattos
GERENTES DE NEGÓCIOS: Darlene Bastos Campos Machado (VAREJO) e Monica Monnerat C. da Gama e Silva (BELEZA – MODA – SHOPPING)
COORDENADORA DE NEGÓCIOS: Alessandra de Oliveira Correa Fernandes
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS: Alessandra de Oliveira Correa Fernandes, André Rodrigues Ramos, Beatriz dos Santos Alves, Claudio de Carvalho Coutinho, Daniela Nunes Lopes, Kalinka Martins Valadares de Araújo e Marley Ramos Trindade.

DIRETOR DE NEGÓCIOS (GOVERNO – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS – ENERGIA): Luiz Fernando Manso
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS: Robert de Souza Correa (ENERGIA), Claudio Cubeiro (GOVERNO) e Marcelo Valentim (PUBLICIDADE LEGAL)
COORDENADOR GERAL DE PME E NOVOS NEGÓCIOS: Fabio Paz do Lago
COORDENADORES DE ÁREA: Cyro Marçal e Jorge Guaiacy *COORDENADORA DE TELEMARKETING:* Valéria Brasi
EXECUTIVO DE NEGÓCIOS (CORRETORES): Miguel Fernandes.

BRASÍLIA

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Luiz Fernando Manso *COORDENADORA ÁREA COMERCIAL:* Luciana Gomes de Oliveira Burnett

ESCRITÓRIOS REGIONAIS
DIRETORA DE NEGÓCIOS: Thaís Ébali Haddad *CONTATO PUBLICIDADE:* Ana Carolina Lima

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL
G.LAB: Edward Pimenta

PROJETOS ESPECIAIS (RJ/SP): Leonardo André

EVENTOS (RJ): Christiano Coimbra
EVENTOS (SP): Daniela Valente

OPERAÇÕES COMERCIAIS
GERENTE DE OPERAÇÕES COMERCIAIS: Anderson Góes Silva

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
autoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PODCASTS
CBN Autoesporte

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
Segundas e quartas-feiras às 19h20; domingos às 9h

TWITTER
@autoesporte

YOUTUBE
youtube.com/autoesporte

Fiat Fastback no YouTube!

Apresentação, comparativo... e vídeo! Pacote completo para você conhecer todos os detalhes do inédito Fastback, o SUV cupê da Fiat que estreia em três versões com preços de R$ 130 mil a R$ 150 mil. Corra lá no youtube.com/autoesporte e veja o teste de um dos lançamentos mais importantes do ano no Brasil e que promete agitar o mundo dos automóveis

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Para anunciar
SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447
3767-7942 / 3767-7889
3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 /
3380-5923
BSB: (61) 3410-8953

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas corporativas e parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br
Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido por meio do jornaleiro ao preço da edição atual desde que haja disponibilidade de estoque.
Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa – Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido, foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A. – AV. 9 DE JULHO, 5.229 – JD. PAULISTA – SÃO PAULO – SP – CEP 01407-907
Impressão: Log & Print Gráfica e Logística S/A – Rua Joana Foresto Storani, 676 Distrito Industrial Vinhedo – SP. Impressa em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

G. lab
Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

Design externo traz diversos elementos da Roma; já na cabine, a inspiração vem da SF90 Stradade

FERRARI PUROSANGUE

PRIMEIRO SUV DA HISTÓRIA DA MARCA TEM MOTOR V12 DE 725 CV E PORTAS SUICIDAS. MONTADORA PROMETE DESEMPENHO TÃO AFIADO QUANTO O DE SEUS MELHORES SUPERESPORTIVOS

Thais Villaça

Teve quem duvidasse que esse dia chegaria, mas a Ferrari se rendeu à tendência e, enfim, entrou no segmento de SUVs. Para tentar acalmar os ânimos dos puristas, a marca refuta o título e diz que o inédito Purosangue será único.

A começar pelo trem de força, formado pelo consagrado V12 6.5, que rende 725 cv a 7.750 rpm e 73,1 kgfm a 6.250 rpm (embora a Ferrari garanta que 80% do torque é entregue a 2.100 giros), e pelo câmbio de dupla embreagem e oito marchas — quem esperava uma versão híbrida teve suas expectativas frustradas. Com esse conjunto, o modelo chega a 310 km/h de velocidade máxima, acelera de zero a 100 km/h em 3,3 segundos e atinge os 200 km/h em 10,6 s.

Por ser um carro de quatro lugares, as portas trazem uma curiosidade: são no estilo suicida, ou seja, abrem-se de forma contrária às convencionais dianteiras e deixam mais espaço para quem embarca atrás — solução muito usada nos carros da Rolls-Royce.

ROLLS-ROYCE, É VOCÊ?
É A PRIMEIRA VEZ QUE A FERRARI USA PORTAS SUICIDAS

Admita a Ferrari ou não, a verdade é que o carro recém-chegado é uma mudança de paradigma para a mais icônica fabricante de esportivos do mundo por se tratar do primeiro modelo de quatro portas e quatro lugares nos 75 anos de sua história.

E por que a empresa diz que o Purosangue não é um SUV típico? Há uma explicação. Nos modelos desse segmento, o motor é montado na dianteira com a caixa de câmbio diretamente acoplada, o que prejudica a distribuição de peso e a dinâmica do veículo.

No caso do italiano, o motor é dianteiro e uma unidade de transferência de potência fica em frente a ele, mas a caixa de câmbio vai para a traseira. Isso garante uma distribuição de peso de 49:51, considerada perto da ideal pelos engenheiros de Maranello.

O Purosangue chegará como um retardatário ao esquadrão dos SUVs de luxo, mas deverá ser um dos mais cobiçados do segmento. A fila de espera de ansiosos endinheirados é tão grande que a marca já cogita encerrar as reservas. A estreia deve ficar para 2023 e o preço, na casa de 350 mil euros.

DIVULGAÇÃO

Diferente da versão europeia, a grade mudou pouco: ficou mais fina e exibe o novo logotipo da Volkswagen

VW POLO

LINHA 2023 TROCA MOTOR TURBO E FICA MAIS BARATA PARA ENFRENTAR ONIX E HB20

Emily Nery

Cinco anos após trocar de geração, o Volkswagen Polo passou por uma plástica para lá de importante. Sim, as mudanças aparentes foram comedidas, mas a grande virada de jogo está escondida bem abaixo do capô.

NOVO MOTOR

O motor turbinado 200 TSI de 128 cv e 20,4 kgfm que equipava as versões Comfortline e Highline foi descontinuado. Em seu lugar, o Polo recebe o também turbo 170 TSI, presente no finado Up!. A unidade sofreu algumas alterações e ficou mais potente, passando a entregar 116 cv e 16,8 kgfm. Ainda assim, o Polo ficou 12 cv e 3,6 kgfm mais fraco. Outra novidade é que agora o Polo com motor turbo pode ser combinado com câmbio manual de cinco marchas. A nova versão, batizada de TSI, tem uma missão clara: enfrentar os bem posicionados HB20 Comfort TGDI e Onix LT com caixa manual. Nas demais configurações, o câmbio é automático de seis marchas. A versão de entrada segue oferecendo o 1.0 MPI de 84 cv associado ao câmbio manual.

REPOSICIONAMENTO

A explicação para a troca, segundo a marca, tem a ver com a política de preços da empresa e, claro, com a busca por atender às novas regulamentações brasileiras de emissões e consumo de combustível. Com essa mudança, o Polo, que era um dos compactos mais caros da categoria, recuou no preço e ficou até R$ 7 mil mais barato. Na nova linha, parte de R$ 82.990 e chega a R$ 109.990 na versão Highline. O facelift da variante esportiva GTS será lançado em breve.

DIVULGAÇÃO

Para baratear o Polo turbo, Volkswagen trocou os freios a disco nas rodas traseiras por tambores

E O VISUAL?

As mudanças visuais ficaram ainda mais discretas do que no Polo europeu, apresentado no ano passado. Na frente, para-choque e grade foram redesenhados. Os faróis ganharam um formato ligeiramente diferente e, agora, todas as versões passam a sair de fábrica com luzes de LED. O logotipo da Volkswagen também foi atualizado.

Na traseira, a fabricante optou por manter o formato da peça anterior e modificar apenas o arranjo interno e a lente. O para-choque passa a abrigar o refletor, antes presente nas próprias lanternas.

Na cabine, o padrão discreto de mudanças foi mantido. Novas texturas foram adotadas no painel e há uma nova opção de quadro de instrumentos digital de oito polegadas para as versões de entrada (as mais caras seguem com a tela de 10 polegadas). A Volkswagen diz que os bancos também são novos.

QUE FIM LEVOU?

O mistério do JAC J3 enterrado que "sumiu"

UMA UNIDADE DE TESTE, JÁ SURRADA, FOI COLOCADA EM UMA TUMBA NO TERRENO DA FÁBRICA QUE JAMAIS FOI CONSTRUÍDA. EIS O PARADEIRO DA CÁPSULA DO TEMPO

Lucca Mendonça

Uma história de terror que tira o sono de muita gente assustada: enterraram o indivíduo e, depois de um tempo, encontraram sua tumba vazia, sem sinal do defunto. Mas, em nosso conto, o protagonista é um carro — para ser mais exato, um JAC J3 hatch vermelho, cansado de guerra, um dos primeiros a chegar ao Brasil.

A engenharia usou a unidade para adaptação dos carros a piso, combustível, clima, tipos de uso e mais. Porém, após longa labuta com muitos percalços, em 26 de novembro de 2012 o carro foi o escolhido para uma ideia interessante: transformar-se em cápsula do tempo, ser enterrado em uma tumba especial e levar consigo várias coisas contemporâneas. O lugar da sepultura foi Camaçari (BA), no terreno da então futura fábrica da JAC.

J3 enterrado

A ideia, porém, não era só enterrar sem motivos, nem mesmo sepultar literalmente. Explico: foi construída uma espécie de "porão", inteiro de cimento, com área um tanto maior que a do carro que ali iria. Depois, uma enorme placa de concreto de 7 toneladas tampou o buraco e, para finalizar, tudo foi muito bem selado com cimento.

O carro, na verdade, era uma cápsula do tempo, daquelas que servem para guardar recordações ou enviar mensagens para o futuro. Um J3 vermelho, com placa especial JAC-0003 (como as usadas nas campanhas da marca), que já acusava mais de 250 mil km no hodômetro. Por ser unidade de testes da montadora por aqui, inclusive uma das primeiras a desembarcar no país, o carro não era vendável.

Dentro dele foram milhares de mensagens escritas por gente que gostaria de "ter contato com o futuro", além de outras lembranças, como jornais, revistas, livros, CDs de música, um iPhone 4 na caixa, vidro de geleia, pacote de salgadinho, latas de refrigerante, cerveja e por aí vai. A ideia era deixá-lo lá por 20 anos, até novembro de 2032, quando seria desenterrado.

Carro preparado

O J3 da engenharia nunca teve documentação oficial nem número de Renavan, afinal rodou os 250 mil km com placas verdes provisórias (usadas em carros experimentais). Isso, claro, também impediria sua venda ao público. Ele não teria outro destino além desse, a não ser sucateamento ou, no máximo, ir para algum museu. O primeiro caso seria o mais provável.

Para ir "para a tumba", o hatch passou por vários procedimentos a fim de evitar contaminação do solo e meio ambiente. Seus fluídos foram drenados (de lubrificantes ao líquido de arrefecimento), enquanto tanque de combustível, motor e câmbio caíram fora. Na realidade, o que estava no enterro era a carcaça, rodas, pneus, retrovisores, antena e maçanetas, além do interior completo — absolutamente nada foi tirado da cabine.

Fábrica natimorta e queda

Após o evento da pedra fundamental e enterro da cápsula do tempo J3, a fábrica não foi para a frente por vários motivos. Com as mudanças do Imposto sobre Produtos Importados (IPI), a JAC brasileira acabou entrando pelo cano e viu suas vendas despencarem depois de 2012. De tão feia que a situação ficou, teve político que até agitou para tirar o carro de lá à força para "se vingar" da fabricante.

Hoje o buraco é bem mais embaixo, afinal a SHC, empresa-mãe de Sérgio Habib e dona da importadora brasileira da JAC, acumula mais de R$ 1 bilhão em dívidas diversas. O governo da Bahia, que forneceu incentivos fiscais para a fábrica natimorta de Camaçari, claro, está nessa conta, junto com dívidas com fornecedores, processos judiciais variados, calotes ao governo federal e mais.

Habib, como bom brasileiro que não foge da fera e enfrenta o leão, segue investindo na marca, e aposta em carros elétricos com bom custo/benefício, além de crossovers e SUVs como T40 Plus, T50 Plus e T60 Plus. A meta é tentar dar a volta por cima e reverter essa situação que se tornou caótica. Ou, pelo menos, fazer a JAC vender mais do que vende hoje, mesmo sem o sonho da fábrica brasileira.

Projeto da Cápsula do Tempo estava cercado de expectativa e atrelado a um plano que não deu certo

Onde foi parar o carro?

Em 2017, a JAC devolveu o terreno ao governo da Bahia. Mas e o J3, que deveria ficar lá até 2032? Que fim levou o carro? E as cartinhas, o iPhone, a lata de Coca-Cola? No segundo semestre de 2018, quando operários a serviço do governo baiano removeram a placa de concreto de cima da "tumba", havia apenas água e lama. Nenhum JAC.

Teria o J3 renascido e saído da cova? Se fosse um filme de terror, certamente sim. E o carro zumbi ainda sairia por aí fazendo maldades. Mas a verdade é bem mais nua e crua: ele foi tirado de lá na surdina, pela própria Jac, sem ninguém saber, antes da devolução do terreno. Era para ficar 20 anos enterrado, mas foram apenas cinco.

Onde ele foi parar? Continua na Bahia mesmo. Em vez de servir de cápsula do tempo, imaculado e tão simbólico sob a terra, esse J3 está "jogado" em um galpão escuro e fechado, de propriedade do próprio Grupo SHC, com dois dedos de poeira sobre a carroceria.

E tudo o que foi colocado nele continua lá: nada foi mexido na cápsula do tempo. Poderiam ter jogado tudo fora, inclusive o carro, o que seria um final ainda mais triste para toda essa história. Quem sabe, daqui a pouco mais de dez anos, a cápsula não ressurja como se nada tivesse acontecido?

FICHA TÉCNICA

JAC J3

MOTOR Dianteiro, transversal, quatro cilindros em linha, 1.3, 16V, gasolina
POTÊNCIA 108 cv a 6.000 rpm
CÂMBIO Manual, cinco marchas
TRAÇÃO Dianteira
CARROCERIA Hatchback, cinco lugares

5 COISAS SOBRE...

RAM 3500

R$ 484.990

A Ram invadiu o segmento de picapes. Tem para todos os gostos — e tamanhos: 1500 Classic, 1500 Rebel, 2500 e 3500. Esta última é a maior e mais cara caminhonete à venda no Brasil, com duas versões e preços de R$ 484.990 a R$ 529.990. Então, se você está pensando em desembolsar algo na casa de meio milhão de reais, **Autoesporte** levanta cinco motivos para fazer a TED e comprar um exemplar e outros cinco para fugir do veículo importado do México. **Redação Autoesporte**

RAZÕES PARA COMPRAR

MOTIVOS PARA FUGIR

1 — CAPACIDADE DE CARGA E REBOQUE

A Ram 3500 não arrega quando o assunto é trabalho. A caminhonete tem uma caçamba com capacidade volumétrica para 1.628 litros. Já a capacidade de carga é de 1.752 kg e a de reboque passa das nove toneladas (9.021 kg, para sermos precisos). Um verdadeiro "caminhãozinho".

1 — PREÇO ELEVADO

Os preços dos carros no Brasil representam um motivo mais que sólido para passar longe de uma concessionária. Alguns, no entanto, chamam a atenção acima da média. Esse é o caso da Ram 3500, oferecida em duas versões. O preço pode chegar a R$ 529.990.

2 — CONJUNTO MECÂNICO

Sob o capô está o Cummins 6.7 de seis cilindros turbodiesel, 377 cv e nada menos que 117,3 kgfm. E o bom desempenho (reforçando: voltado para a labuta) passa pela excelente relação do câmbio automático de seis marchas. Sistemas de tração 4x2, 4x4 e 4x4 com reduzida ajudam no off-road.

2 — PRATICIDADE NO PERÍMETRO URBANO

As medidas são exageradas para a vida urbana, o que elimina qualquer praticidade no dia a dia: 6,07 m de comprimento (3,78 m de entre-eixos) e 2,12 m de largura (com os retrovisores). Não cabe nas faixas de algumas avenidas da cidade de São Paulo, por exemplo. E é extremamente difícil (ou pratica-

3 — CONECTIVIDADE

O destaque é a central com tela vertical de 12". É intuitiva, tem interface amigável e permite conexão de dois celulares simultaneamente — e não exige cabo para parear Android Auto ou Apple CarPlay. São nove portas USB (cinco tradicionais e quatro do tipo C). Só faltou o carregador por indução.

3 — AJUSTE DE PROFUNDIDADE DA COLUNA DE DIREÇÃO

A posição ao volante não é ruim, mas é bastante elevada. O banco do motorista é mais confortável do que muitos sofás de sala de espera de consultório médico e tem os mais variados ajustes elétricos. Até mesmo as pedaleiras podem ser posicionadas de forma elétrica.

4 — ESPAÇO E PRATICIDADE INTERNOS

Motorista, passageiros do banco da frente e dos assentos traseiros: ninguém passa aperto. São 3,78 metros de entre-eixos. A filosofia dos carros norte-americanos que usam a alavanca do câmbio na coluna de direção abre espaço para porta-objetos generosos (dá para guardar um notebook).

4 — CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

O motor é excelente para o trabalho, graças aos seus mais de 117 kgfm de torque e exatos 377 cv de potência, além de um câmbio que consegue extrair excelente performance. O preço que se paga por isso, no entanto, é um consumo de combustível elevado.

5 — TECNOLOGIAS DE ASSISTÊNCIA AO CONDUTOR

Alerta de colisão frontal com frenagem automática de emergência, monitoramento de ponto cego, assistente de permanência em faixa com correção no volante e ACC. E ainda faróis full-LED com tecnologia Matrix, que ajudam a melhorar a iluminação em curvas, e câmera 360 graus.

5 — CARTEIRA DE HABILITAÇÃO TIPO C

Um ponto que não chega a ser negativo, mas que pode impedir muitos aspirantes de comprarem a RAM 3500, é o fato de ela exigir que o motorista tenha Carteira Nacional de Habilitação (CNH) tipo C. A categoria B, que permite conduzir veículos de passeio, não é aceita para esse tipo de veículo.

DIVULGAÇÃO

Luiz Guerrero é jornalista, apaixonado por carros antigos (originais) e motos de qualquer época

Elétrico era uma aventura

A BAIXA AUTONOMIA ERA O PRINCIPAL PROBLEMA, MAS OS PERRENGUES DOS PIONEIROS NÃO FICAVAM APENAS NISSO

Charles Lindenberg revira-se no túmulo a cada vez que alguém considera aventurar-se a ir de São Paulo ao Rio em um carro elétrico. Em 1927, Lindenberg saiu da Costa Leste americana e chegou a Paris depois de 33 horas e meia cruzando o Atlântico com um monomotor a pistão Ryan NYP. Essa rota agora é cumprida por um jato em sete horas e meia. Hoje, um Tesla Model S pode rodar mais de 800 km, o que, em tese, permitiria chegar ao Rio e voltar a São Paulo sem recarga. Não é uma aventura, portanto. Mas já foi quase isso.

Carros elétricos existem desde 1880; precederam o Benz Patent, primeiro com motor a combustão, de 1886. Mas não foram muito longe em função da baixa autonomia. Outro motivo para seu fim temporário foi a popularização da partida por ignição a partir do Cadillac Self-Starter de 1912: antes, era preciso girar uma manivela para fazer o motor a gasolina acordar e sofrer com os contragolpes causados pela compressão. Nos elétricos, bastava acionar um interruptor para sair rodando.

Quase 120 anos após o engenheiro francês Gustave Trouvé instalar motor elétrico em um triciclo, vivi em 1999 a, vamos dizer, aventura de dirigir carros elétricos na Califórnia. Em 1990, esse estado havia implantado o programa de emissões zero, que previa o banimento gradativo dos veículos a combustão para tentar reduzir os dramáticos níveis de poluição. Mas a maioria dos ZEVs (sigla em inglês para "veículo de emissão zero") de então não passava de adaptações insólitas. A exceção era o EV1, primeiro elétrico de grande produção. Fabricado pela divisão Saturn da GM de 1996 a 1999, o EV1 foi concebido desde o início para rodar com motor de indução. Era leve e seu coeficiente de penetração aerodinâmica, de 0,19, ainda não foi igualado por nenhum outro carro de rua. O problema eram as pesadas baterias: o conjunto de níquel-cádmio tinha energia para 160 km.

Quem me viu saindo aos trancos do estacionamento do aeroporto de Los Angeles com o EV1 achou que eu havia comprado a CNH no açougue. O pedal do acelerador tinha margem mínima de modulação e os freios estancavam o carro à menor pressão. A maior dificuldade, porém, era administrar a vertiginosa queda de energia das baterias: bastou entrar na estrada para a autonomia cair de 120 km para 30 km. O sistema de regeneração de carga era primário. Aplicativos? Ora, estávamos em 1999: o GPS da época chamava-se Rand Mcnally, uma brochura de 130 páginas ilustradas com as estradas dos EUA. Era atualizado anualmente, mas ainda não indicava a localização de tomadas públicas. Havia, em 1999, 41 pontos de recarga distribuídos na área de 1,3 mil km² de Los Angeles — hoje, são mais de 2,4 mil km². Consegui, afinal, recarregar no estacionamento de um ginásio de esportes no centro da cidade. Repor 70% da carga exigia três horas de espera.

Foi ali que conheci Greg Hanssen, abastecendo seu EV1. Ele acabara de voltar da Flórida, 9,7 mil km ida e volta, passando 42 dias na estrada com o elétrico; com carro a gasolina, teria levado 39 horas. Mas o que colocou Greg na galeria de aventureiros como Lindenberg não foi a viagem, e sim o fato de ter sido um dos primeiros donos de elétrico da era moderna. Os EV1 eram vendidos sob contrato de leasing de três anos ou 48 mil km.

Depois desse prazo, a Chevrolet recolheu todos os 1.117 exemplares. E só voltou a investir nos ZEVs após 11 anos.

DEMETRIOS CARDOZO / GETTY IMAGES

A vez das caminhonetes

NÚMERO DE CONCORRENTES AO PRÊMIO DE PICAPE DO ANO É O MAIOR EM QUASE UMA DÉCADA E MOSTRA QUE O SEGMENTO ESTÁ BOMBANDO NO BRASIL

André Paixão

Normalmente voltadas ao trabalho, as picapes têm um cronograma diferente de renovação em relação aos automóveis. As mudanças são mais lentas e uma mesma geração fica no mercado durante mais tempo. Até por isso, a categoria picape do prêmio Carro do Ano é uma montanha-russa.

Em 2019 e 2020, nenhuma caminhonete se enquadrou no regulamento. Nos últimos dois anos, foram apenas duas finalistas. Mas a edição de 2023 marca uma mudança nesse cenário. É a primeira vez em quase dez anos que há cinco postulantes ao prêmio – e a lista ainda pode crescer.

Por enquanto, estão na disputa Ford Maverick, Jeep Gladiator, Ram Classic, Ram 3500 e Renault Oroch. Caso novas concorrentes não apareçam até a data limite, serão quatro finalistas – cada marca só pode ter uma representante na votação final, ou seja, um dos modelos da Ram obrigatoriamente ficará de fora.

Outra curiosidade é o perfil mais voltado para o lazer das picapes do Carro do Ano 2023. Com exceção da Renault Oroch e da Ram 3500 (que exige habilitação na categoria C), as outras três têm capacidade de carga limitada: menos de 700 kg, apesar do porte avantajado.

De todo modo, a disputa será acirrada e mostra que as fabricantes estão de olho em um dos segmentos que mais crescem em nosso mercado. Que vença a melhor!

CRONOGRAMA

14/11 Prazo para avaliação dos veículos e definição de seus preços

17/11 Prazo para envio das indicações pelos votantes

22/11 Envio das cédulas com os finalistas para os votantes

26/11 Devolução das cédulas preenchidas para EY

A definir Evento de anúncio dos vencedores

CONHEÇA OS MODELOS PRÉ-QUALIFICADOS

RAM
1500 CLASSIC

RAM
3500

FORD
MAVERICK

JEEP
GLADIATOR

RENAULT
OROCH

Tarcisio Dias é engenheiro, mecânico e radialista e mantém o portal Mecânica Online. É jurado no Engine of the Year e Motor do Ano de **Autoesporte**

Etanol brasileiro pode ser protagonista na mobilidade elétrica

SEGUNDO MAIOR PRODUTOR DE ETANOL NO MUNDO, BRASIL PODE SE DESTACAR EM MOBILIDADE ELÉTRICA POR MEIO DE SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS COMO O USO DA ENERGIA

Paisagem muito característica ao rodar por grande parte do Nordeste e por rodovias em São Paulo, Goiás e Minas Gerais, a cana-de-açúcar tem o Brasil como maior produtor no mundo. O país é também o segundo maior produtor de etanol, combustível com baixa emissão de CO_2. Junto com os Estados Unidos, garantem cerca de 90% do etanol produzido globalmente. Diferentemente do Brasil, porém, os norte-americanos produzem etanol a partir do milho.

A novidade é que, com as lavouras de cana-de-açúcar e a produção recorde de etanol, o Brasil pode ficar em evidência no cenário mundial da sustentabilidade ao viabilizar menores emissões de gases de efeito estufa na atmosfera. O uso do etanol é muito estratégico: eficiente no resultado, viável e sustentável para o ambiente. Afinal, é possível obter etanol de diferentes matérias-primas, entre elas até cevada e trigo.

Usar o etanol como biocombustível tem impacto direto e imediato na redução da emissão de gases de efeito estufa. A simples comparação com a gasolina revela que o percentual de redução pode superar 60%. O melhor é que a indústria automobilística busca saídas para oferecer mobilidade sustentável e neutra em carbono. Por isso o Brasil pode ser fortalecido pela pesquisa de tecnologias baseadas em biocombustíveis para aplicação em motores híbridos.

Segundo estudo do World Wildlife Fund (WWF), até 2030 os biocombustíveis podem suprir 72% da demanda brasileira só com a otimização de pastagens hoje degradadas, sem competir com a terra necessária para produção de alimentos. E há várias pesquisas para garantir que essa abordagem permaneça sustentável, pois só 1,2% do território brasileiro é usado para o cultivo de cana-de-açúcar e 0,8% para produção de etanol da cana e do milho.

A célula de combustível logo é a relacionada com hidrogênio. Mas desde 2015 a Nissan estuda a opção de carro elétrico com tecnologia SOFC, ou Solid Oxide Fuel Cell (Célula de Combustível de Óxido Sólido). Com ela, um veículo teria motor elétrico e célula de combustível como os carros a hidrogênio. A diferença está no uso do etanol para gerar hidrogênio, unindo o desempenho de um carro elétrico à praticidade de um a combustão. Viu como o Brasil pode ser destaque mundial em Carbono Zero?

Exemplo: o motorista abastece com etanol, que passa pelo reformador, onde sofre reação química que separa o hidrogênio e pequena parte de CO_2. Então o hidrogênio vai para o módulo SOFC para gerar energia para o motor elétrico, enquanto um pouco de CO_2 e vapor d'água saem pelo escapamento. Como um tanque de etanol é menor e leva mais que um de hidrogênio, o carro terá autonomia acima de um FCEV (veículo de célula de combustível puro). Apesar de parecer simples na teoria, o projeto continua em estudos na Nissan, que planeja finalizá-los até 2025 e decidir pela produção. Ou, então, optar por estender a pesquisa para melhorar o sistema e deixá-lo mais acessível.

A VW também pesquisa o uso do etanol para propulsão elétrica ou híbrida. Em parceria com a Universidade Estadual de Campinas, desde 2021 estuda o reformador de etanol e a célula de combustível a etanol.

Se as montadoras puderem desenvolver esse potencial do etanol com recursos locais, será a chance de o Brasil virar vitrine de evolução e exportação de soluções tecnológicas a mercados emergentes com uso da energia limpa dos biocombustíveis como opção às motorizações elétrica, híbrida e a combustão.

GETTY IMAGES

RELÓGIO

Aventura tem hora

LAND ROVER E ELLIOT BROWN CRIAM RELÓGIO EXCLUSIVO DE R$ 3 MIL INSPIRADO NO CLÁSSICO DEFENDER

Raphael Panaro

Não é de hoje que Land Rover e a palavra aventura aparecem na mesma frase. Desde que foi fundada, a tradicional marca britânica incentiva as pessoas a explorar rotas antes inacessíveis, indo mais longe a bordo de seus carros. Para comemorar esse legado, a montadora se junta à relojoaria britânica Elliot Brown para criar um relógio exclusivo de 495 libras – quase R$ 3 mil. A peça é inspirada no Classic Defender Works V8 Trophy II *(acima)*, e apenas mil unidades serão produzidas. O relógio que serve como base para a edição especial é o Holton Professional, da Elliot Brown.

Há uma riqueza de detalhes e referências incluídas tanto no relógio quanto na caixa que o acompanha, como silhuetas escondidas dos Land Rover da série Defender, antigos e novos. Para encontrá-las, os clientes e compradores podem usar uma lanterna de raios ultravioleta, que é fornecida junto com cada relógio. É possível, também, visualizá-las à noite.

Defender Works V8 Trophy é baseado na geração antiga

Na base do mostrador, sob o símbolo de 6 horas, estão as palavras "Freezing Point" (na tradução, ponto de congelamento) junto com uma estrela, posicionada nos 32 segundos e impressa na cor azul. A caixa do relógio exibe o número único dado a cada unidade e na parte de trás estão os logotipos do Land Rover Trophy e da Union Flag e as silhuetas de Land Rover pintadas em um tom claro brilhante.

O Classic Defender Works V8 Trophy é uma série especial produzida na geração anterior do utilitário. O modelo é equipado com motor V8 5.0 de 405 cv e 52 kgfm. Serão feitas apenas 25 unidades – e os compradores ganharão o relógio de "brinde".

TRICOLOR

A peça incorpora os contornos de 23 locais importantes nas aventuras da Land Rover ao longo de mais de 70 anos. O branco, o azul e o verde adicionam detalhes fotoluminescentes e complementam o conjunto de surpresas incluídas no visual do novo relógio especial

DIVULGAÇÃO

Ford prepara lançamento do novo Territory

Equator Sport já roda em testes no Brasil e deve substituir SUV médio lançado em 2020 que nunca decolou nas vendas

André Paixão

Lançado em 2020, o Ford Territory não tem feito o sucesso esperado por aqui. A falta de identificação com os outros produtos da marca e o posicionamento de preço ajudam a explicar as vendas discretas. Para tentar alterar esse quadro, a marca já trabalha para adaptar e homologar um sucessor do SUV importado da China. O veículo já existe em outros mercados, mas tem um nome diferente: Equator Sport. Uma unidade do modelo foi flagrada pela leitora Marilda Izzo rodando por Itapetininga (SP), nas imediações do campo de provas da Ford em Tatuí.

Equator não é um carro de outra marca disfarçado de Ford; SUV até foi inspiração para o novo Edge

No entanto, qual é a relação entre Territory e Equator Sport? Simples. Em alguns países da Ásia, o Equator Sport foi lançado como sucessor do Territory. No Vietnã, por exemplo, a segunda geração manteve inclusive o nome original, o que também pode acontecer no Brasil.

Igualmente desenvolvido e produzido na China, o Equator traz uma identidade visual mais próxima à de outros carros da Ford. Vale lembrar que o Territory é, na verdade, uma adaptação do chinês Yusheng S330. O Equator, por sua vez, tem faróis bem mais afilados e grade dianteira de porte avantajado. O estilo também pode ser visto na nova geração do Edge, revelada há poucas semanas na China.

Já a cabine do Equator traz o quadro de instrumentos e a central multimídia integrados em uma única peça. O console central é elevado e comporta o seletor de marchas rotatório. Com o Equator, a Ford poderá brigar em melhores condições com os SUVs médios mais badalados — Jeep Compass, Toyota Corolla Cross e Volkswagen Taos devem ser os principais alvos.

Até a motorização pode ser diferente. Ainda que no Vietnã o novo Territory preserve o 1.5 turbo, na China o Equator é equipado com um 2.0 turbo de 225 cv. Oficialmente, a Ford não confirma a nova geração, mas o lançamento no Brasil deve acontecer no ano que vem.

MARILDA IZZO

QUEM TE VIU,

QUEM TE VIU,

QUEM TE VIU,

QUEM TE VÊ

FASTBACK É A MAIS NOVA TENTATIVA DA FIAT DE MUDAR SEU PATAMAR. PARA ISSO, USA BASE DE PULSE E MOTOR DE RENEGADE

André Paixão | Renato Durães

Tempra, Marea, Brava, Linea, Freemont. Não foram poucas as tentativas da Fiat de se desvincular da imagem de marca de carros populares nas últimas décadas. Mesmo em diferentes épocas, com produtos diversos e estratégias variadas, todas acabaram falhando.

A mais recente empreitada se dá com o Fastback, um SUV cupê derivado do Pulse que chega às lojas entre o fim de setembro e o começo de outubro para, quem sabe, convencer um público que normalmente não entraria em uma loja da montadora a colocar um Fiat na garagem.

A expectativa dos italianos é grande: vender de 2,5 mil a 3 mil unidades todo os meses. A concorrência também. Com um carro só, a Fiat espera combater desde a entrada do segmento, junto com o próprio Pulse e o Volkswa-

TE CONHEÇO? Tirando o console central, cabine do Fastback é idêntica à do Pulse

gen Nivus, até a faixa principal, atualmente ocupada por T-Cross, Creta, Renegade, Tracker, Duster e Captur. Para encarar tamanho desafio, o Fastback precisa ser grande. E é. São 4,43 metros, mais do que qualquer outro SUV compacto à venda no Brasil hoje. É maior até do que o Jeep Compass, considerado um SUV médio.

A realidade, porém, é que o Fastback é como aquelas massas que recebem fermento demais e recheio de menos. Quando sai do forno, o pão fica grande, mas com pouco conteúdo dentro. No caso do Fiat, isso acontece ao compararmos o comprimento generoso com o entre-eixos acanhado. São apenas 2,53 m, o menor da categoria, ao lado do "irmão" Pulse. Quer ouvir outra comparação? Vamos lá. Até o hatch compacto Citroën C3, que acaba de ser lançado, ganha do novo Fiat nesse quesito — ainda que por um mísero centímetro.

Essa discrepância de medidas tem uma explicação simples: redução de custos. É mais barato fazer um carro crescer nas extremidades do que entre as rodas. Por isso o Fastback tem exatamente os 2,53 m de entre-eixos do Pulse, de quem "pega emprestados" a plataforma MLA, parte do visual e uma infinidade de peças.

Dissociar os dois modelos é uma tarefa praticamente impossível. As semelhanças estão na cara, literalmente. Até a coluna B, aquela logo após as portas dianteiras, eles são basicamente o mesmo carro. A dianteira do Fastback é idêntica à do Pulse Abarth. Na verdade, o SUV cupê foi desenhado primeiro e só então emprestou o visual para a versão esportiva que chega às lojas nos próximos meses.

Mas a primeira inspiração foi outra. Lá em 2018, a Fiat mostrou no Salão do Automóvel o conceito Fastback inspirado na Toro. As linhas de SUV cupê foram manti-

das, mas tudo que lembrava a picape acabou sendo deixado de lado. Assim, o conjunto ótico dividido em dois andares deu lugar a uma peça única com formato esguio. A grade com moldura grossa é hexagonal e preenchida com um padrão de colmeia, e as tomadas de ar são verticais. É óbvio que o conjunto lembra o Pulse, mas há muita personalidade – principalmente da lateral em diante.

Os designers da Fiat acertaram em cheio na traseira do Fastback. O longo balanço poderia deixar o visual desproporcional, mas a larga coluna C com vincos e a queda prolongada do teto deram-lhe um estilo marcante e inédito nesse segmento. Nem mesmo o Nivus tem tanta personalidade. Guardadas as devidas proporções, a traseira lembra a do BMW X4.

Do ponto de vista racional, um SUV cupê ainda traz outra vantagem: porta-malas maior. E a Fiat aproveitou como poucas marcas esse estilo de carroceria e deu ao Fastback o maior bagageiro do segmento. São 516 litros, 100 litros a mais do que o do Volkswagen Nivus, um dos rivais diretos. A desvantagem é que o teto arqueado limita o espaço para a cabeça dos ocupantes do banco traseiro – e eu, com 1,73 m, nem sou das pessoas mais altas.

Mas o Fastback deve compensar o espaço limitado com desempenho e equipamentos. A versão avaliada, Limited Edition Powered by Abarth (sim, esse é o nome oficial), é a única a oferecer a combinação de motor 1.3 turbo de 185 cavalos e 27,5 kgfm com câmbio automático de seis marchas já disponível em outros carros da Stellantis, como Jeep Renegade, Compass e Commander e Fiat Toro.

A grande sacada é que o SUV cupê é o mais leve a receber esse conjunto. Com 1.304 kg, não chega a ser um peso-pena, mas apresenta melhor forma do que seus pares. Na pista do TMT Campo de Provas,

Apesar de ostentar a plaqueta da Abarth, o motor é exatamente o mesmo de Renegade, Toro e Compass

Banco traseiro tem o mesmo ponto de fixação do Pulse; rodas são novas, mas painel digital é emprestado da Toro

o Fastback mostrou a que veio sem qualquer cerimônia: cravou 8,2 segundos para ir de zero a 100 km/h, tempo mais baixo do que o dos principais concorrentes e melhor até do que o do Jeep Renegade equipado com o mesmo motor. Entre os SUVs compactos, só não supera o Citroën C4 Cactus, que é 0,6 s mais veloz.

No rápido contato com o Fastback foi possível perceber que o SUV cupê roda mais "solto" do que o Renegade, por exemplo. Isso pode ser explicado pelos 176 kg que separam os dois modelos — o Jeep é mais pesado, apesar de ser menor. Essa característica também contribui para o bom funcionamento da caixa automática de seis marchas. Vale ressaltar que a relação de marcha é a mesma nos dois SUVs; o que muda é o diferencial, um pouco mais curto no Fiat.

Lembra-se daquela história de tentar mudar o perfil da marca com carros melhores? O Fastback, segundo a Fiat, é o último capítulo dessa transformação. E mais do que se dedicar a design ou marketing, a engenharia também teve de trabalhar para diferenciar o SUV cupê do Pulse. E do Argo. E do resto da linha. Alguns pequenos detalhes comprovam essa preocupação. As rodas são fixadas com cinco parafusos, contra quatro do Pulse. Usando o mesmo modelo como comparação, a caixa de ar-condicionado é inédita e há saídas de ventilação para os bancos traseiros. A estrutura dos assentos está fixada nos mesmos pontos de ancoragem, mas há estofamento exclusivo, mais confortável e bem-acabado. O freio de mão deu lugar ao sistema eletrônico acionado por botão; e a suspensão, que preserva a arquitetura do Pulse (McPherson na frente e eixo de torção atrás), teve barra estabilizadora, molas e amortecedores trocados em nome de uma tocada mais precisa.

Ao volante, o Fastback comprova ser ligeiramente superior ao Pulse nos ajustes de direção e suspensão. Mas fica um degrau abaixo do Renegade. Chamou a atenção negativamente o ruído de vento invadindo a cabine em velocidades acima de 100 km/h.

Quanto aos equipamentos, a versão topo de linha está entre as mais bem posicionadas. Há frenagem automática de emergência, airbags laterais, alerta de saída de faixa com correção no volante, quadro de instrumentos digital com tela de 7 polegadas, central multimídia de 10,1 polegadas com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, bancos de couro, rodas aro 18, faróis e lanternas full-LED, carregamento de celular por indução e ar-condicionado digital. Teto solar, airbags de cortina e alerta de ponto cego não são oferecidos nem como opcionais.

O Fastback vai conseguir mudar o status da Fiat? Ou será essa mais uma incursão frustrada no segmento superior? É cedo para cravar uma resposta. Entretanto, considerando o produto e o mercado, não seria espantoso ver o Fastback entre os mais vendidos desse segmento, mesmo sendo menos espaçoso e nem tão refinado quanto alguns de seus pares. Seria uma forma justa de honrar a memória de Tempra e companhia.

FICHA TÉCNICA

Fiat
FASTBACK LIMITED EDITION

PREÇO
R$ 149.990

NÚMEROS

ACELERAÇÃO
0 - 40 km/h **2,5 s**
0 - 80 km/h **5,8 s**
0 - 100 km/h **8,2 s**
0 - 120 km/h **10,9 s**

0 - 400 m: **15,9 s**
0 - 1.000 m: **28,7 s**
Veloc. a 1.000 m: **186,5 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **96 km/h**

RETOMADA
40 - 80 km/h (Drive): **3,2 s**
60 - 100 km/h (D): **4,1 s**
80 - 120 km/h (D): **4,7 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h: **41,1 m**
80 - 0 km/h: **26,1 m**
60 - 0 km/h: **14,9 m**

CONSUMO (INMETRO)
Urbano: **7,9 km/l**
Rodoviário: **9,7 km/l**
Média: **8,8 km/l**
Aut. em estrada: **455 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.3, turbo, injeção direta, flex

POTÊNCIA
185 cv a 5.750 rpm

TORQUE
27,5 kgfm a 1.750 rpm

CÂMBIO
Automático, 6 marchas, tração diant.

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Independente, McPherson (diant.) e dependente por eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos vent. (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS E RODAS
215/45 R18

TANQUE
47 litros

PORTA-MALAS
516 litros

PESO
1.304 kg

O QUE MAIS IMPORTA

O CARRO

- Dianteira é a mesma do Pulse Abarth
- Faróis e lanternas têm luzes de LED
- Rodas são de 18 polegadas
- Porta-malas é o maior da categoria
- Entre-eixos é o pior do segmento

VERSÕES

AUDACE
R$ 129.990
Tem faróis full-LED e ar-condicionado digital

IMPETUS
R$ 139.990
Adiciona bancos de couro, multimídia maior e quadro de instrumentos digital

LIMITED EDITION
R$ 149.990
Troca o motor 1.0 pelo 1.3

MULTIMÍDIA

10,1 polegadas

Sensível ao toque

Central é a mesma que equipa Pulse, Compass e Renegade; há conexões sem fio para Android Auto e Apple CarPlay

EXTRA

• Veneno de escorpião? Versão com motor 1.3 é um spoiler do que deve ser a opção verdadeiramente esportiva, Abarth, que chegará em 2023

• A Fiat espalhou seis easter eggs no Fastback. Uma figura em alto-relevo na tampa do porta-malas já adianta que o compartimento é muito espaçoso

GASTOS

MANUTENÇÃO

REVISÕES

10 mil km	R$ 672
20 mil km	R$ 784
30 mil km	R$ 672

CESTA DE PEÇAS*
R$ 8.301

PROJEÇÃO PARA 1 ANO

CONSUMO
(média urbana de 30 km diários percorridos)
Etanol
R$ 4.754

SEGURO
R$ 4.068

*Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível

PONTOS

(+) Desempenho e porta-malas ficam muito acima da média da categoria; design bem resolvido é outro diferencial

(−) Ao manter o entre-eixos do Pulse, o Fastback é o menor da categoria; espaço para a cabeça também é reduzido

EM MEIO À MULTIDÃO

FASTBACK MIRA NIVUS, MAS ACERTA EM CHEIO OUTROS SUVS COMPACTOS

André Paixão

A Fiat só foi lançar seu SUV compacto em 2020. Mas, apesar do sucesso, o Pulse não consegue fazer frente aos rivais maiores. Por isso, a marca italiana teve de recorrer a um modelo maior, mais potente e tecnológico para entrar de vez nessa briga.

Assim nasceu o Fastback. Usando a base do Pulse e o motor do Renegade, o novo SUV cupê da Fiat vai atuar na faixa principal da categoria: entre R$ 130 mil e R$ 150 mil. Porém, um grande porta-malas e um dos melhores desempenhos do mercado podem não ser suficientes para fazer dele um best-seller. Ao lado, trazemos os principais competidores e dividimos os modelos de acordo com as motorizações e o espaço interno. Quanto mais à esquerda e mais abaixo, pior o resultado.

Apesar de compartilhar o motor 1.3 turbo, o Renegade usa outra plataforma. Por isso, é ligeiramente mais espaçoso por dentro

JEEP **RENEGADE**

VW **NIVUS**

Grande rival do Fastback, o Nivus é maior por dentro e tem porta-malas menor. Veja o comparativo entre os dois nas próximas páginas

ESPAÇO INTERNO

Com 2,53 metros de entre-eixos, Fastback é o mais acanhado do segmento

Menor modelo do grupo, o Pulse vai brigar com o Fastback nas versões de entrada, próximas em preço

FIAT **PULSE**

CHEVROLET **TRACKER**

SUV compacto da Chevrolet é menos potente do que o Fastback em todas as versões; espaço é melhor

PULSE X **FASTBACK**

O entre-eixos do Fastback é limitado pela plataforma MLA. Mas a compensação veio no porte de SUV médio

DESEMPENHO
Só o Citroën C4 Cactus é mais veloz que o Fastback. T-Cross e Renegade são os que mais se aproximam do novo Fiat nessa seleção
SUV da Volkswagen tem o maior entre-eixos do grupo. Desempenho também é acima da média com o motor 1.4 turbo de 150 cv
VW
T-CROSS
SUV da Hyundai tem desempenho razoável com motor 1.0; o 2.0 aspirado já parece obsoleto
HYUNDAI
CRETA
Novo HR-V tem bom espaço e é campeão em economia de combustível; desempenho fica só na média
HONDA
HR-V
NISSAN KICKS
O Kicks já foi referência em espaço e consumo, mas o motor 1.6 aspirado é o mais fraco entre os modelos aqui listados

SE A MODA

FIAT FASTBACK 1.0 TURBO ENCARA VW NIVUS PARA SABER QUAL DELES DITA A TENDÊNCIA ENTRE OS SUVS CUPÊS

Raphael Panaro | Renato Durães

PEGA

"Moda é se vestir de acordo com o que está em alta. Estilo é ser você mesmo." A frase do estilista dominicano naturalizado norte-americano Oscar de la Renta exemplifica bem o que **Autoesporte** vai propor nas próximas linhas. Lá em 2020 o VW Nivus foi trendsetter dos SUVs compactos cupês. O sucesso da crítica — e o razoável êxito comercial — despertou o interesse da Fiat, que entra no mood com o inédito Fastback. E a marca pode até ter se adequado à "modinha", mas seu modelo chega para ser protagonista — e fashionista.

Você já viu tudo sobre o Fastback First Edition nas páginas anteriores. Por esse motivo, aqui o desfile será da versão intermediária, a Impetus, de R$ 139.990 (com motor três cilindros 1.0 turbo de 130 cv), e do experiente Nivus Highline, de R$ 138.390, que traz a mesma fórmula sob o capô, porém com 2 cv a menos. Qual é o uber model?

Antes de entrar nos frios números de ficha técnica, desempenho e consumo, vamos falar de um critério subjetivo: design. SUVs cupês tendem a agradar mais aos olhos do que propriamente serem funcionais — geralmente são menos práticos, têm menos espaço atrás e o porta-malas ainda é menor. Vou confessar que quando o Nivus apareceu, há dois anos, seu visual me surpreendeu pelo estilo descolado e jovial em relação ao Polo (carro no qual é baseado). Já o Fastback tem uma pegada, digamos, "alta-costura".

O Volkswagen Nivus Highline vem com rodas de 17 polegadas, multimídia VW Play e bancos revestidos de couro sintético; cor azul metálica é opcional, por R$ 1.585

R$ 140 MIL Versão Impetus do Fastback custa quase o mesmo que Nivus Highline, o mais caro

O ponto de partida foi o Pulse (que, por sua vez, deriva do Argo). Só que no Fastback a Fiat usa os sketches do futuro Pulse Abarth, com um para-choque dianteiro mais agressivo, com entradas de ar verticais nas laterais. Entretanto, é a traseira que chama a atenção. O caimento do teto e as lanternas afiladas (que lembram até o BMW X4) formam um dos conjuntos estéticos mais bonitos entre os carros compactos. E não custa lembrar: é um quesito pessoal. Nas redes sociais de **Autoesporte**, a opinião ficou dividida.

A Fiat tentou também aliar a forma ao conceito. Tanto que o entre-eixos do Fastback, de 2,53 metros, é menor que o do Nivus, de 2,56 m, mas no SUV feito em Betim (MG) a sensação de aproveitamento de espaço é mais aparente. Claro que pessoas com mais de 1,80 m vão ter algumas dificuldades (principalmente para a cabeça, por causa do teto curvado), porém a acomodação não será grande problema. No Nivus, dependendo do ajuste dos bancos dianteiros, os ocupantes de trás podem passar por alguns apuros. Sem falar que o Fastback ainda tem expressivos 516 litros de capacidade no porta-malas — ante 415 l do VW —, maior que o de muitos SUVs médios. O famigerado tampão ainda se dobra para ampliar o acesso.

MESMO SEGMENTO? O Fiat é 16 cm maior no comprimento, mas tem 3 cm a menos no entre-eixos

Tem mais: o Fastback é bem mais "parrudo" que o Nivus: são 4,43 m de comprimento contra 4,27 m (o balanço traseiro do Fiat é bem maior, como dá para ver na foto acima). E mesmo assim o peso é parecido: 1.262 kg e 1.199 kg, respectivamente. Trunfo da plataforma MLA, com 87% de aços de alta e ultrarresistência. Outro departamento em que o Fiat surpreende é o desempenho.

A marca pega na prateleira o motor de três cilindros 1.0 turbo com injeção direta, costura com um câmbio automático CVT e obtém uma ótima combinação. São 130 cv e 20,4 kgfm – ante 128 cv e o mesmo torque do VW. A diferença está na transmissão automática convencional do Nivus, com conversor de torque e seis marchas. O resultado na nossa passarela (ops, pista de teste), o TMT Campo de Provas, é um zero a 100 km/h em surpreendentes 8,7 segundos – 1,2 s (!) de diferença diante dos 9,9 s do Nivus. O Pulse 1.0 turbinado, por sua vez, leva 9,6 s.

O Fastback também é mais ligeiro nas retomadas: 40-80 km/h em 3,9 s, 60-100 km/h em 5,2 s e 100-120 km/h em 6,7 s. O Nivus precisa de 4,3 s, 5,6 s e 7 s, respectivamente. Se o CVT não empolga no dia a dia, pelo menos na pista ele explora as melhores faixas de potência e torque.

Inevitável é quando o Fastback tem de dar aquela "paradinha". O Fiat precisa de um pouco mais de espaço que o Nivus: 100-0 km/h em 40 metros (37,5 m), 80-0 km/h em 25,9 m (24,9 m) e 60-0 km/h em 15,2 m (14,1 m). Já o consumo de combustível é praticamente igual. Enquanto o Fastback faz 8,1 km/l na cidade e 9,7 km/l na estrada com etanol, o Nivus tem médias de 8,3 km/l e 10,1 km/l, respectivamente. Com gasolina no tanque, a variação aparece no trecho urbano (11,3 km/l contra 12,1 km/l). Na rodovia, seguem quase idênticos: 13,9 km/l *x* 14,2 km/l.

Já deu para perceber até aqui que a rivalidade Fastback *x* Nivus é tão parelha quanto Gisele Bündchen *x* Alessandra Ambrósio. O Fiat vai bem em espaço, porta-malas e desempenho, porém o Nivus se recupera em frenagens e consumo. Sigamos assim.

Aproveitando os carros em movimento, vamos falar da dinâmica. O contato com o Fastback se deu apenas na pista. O liso asfalto não permite tirar muitas conclusões sobre o comportamento da suspensão ao enfrentar os percalços diários. O que dá para perceber é que o ajuste privilegia o conforto, assim como o peso da direção — e a carroceria rola um pouco mais (até porque o Fastback é mais altinho). No caso do Nivus, a guiada é afiada e voltada para quem gosta de se sentir no controle o tempo todo.

Os SUVs compactos cupês voltam a empatar no conteúdo. A lista de itens de série e de segurança é parecida. O Nivus leva vanta-

Fastback tem central multimídia com tela de 10,1" e bancos de couro, e ainda surpreende pelo aproveitamento de espaço na parte traseira; túnel central não é elevado

gem com seis airbags (contra quatro do Fastback) e controle de cruzeiro adaptativo (inexistente no Fiat), mas ambos têm frenagem de emergência e sensores dianteiros e traseiros. O Fastback ainda traz internet nativa, permanência na faixa e freio de estacionamento eletrônico; o Nivus roteia o sinal de smartphones e não tem os outros equipamentos. As centrais também se equivalem: na faixa de 10 polegadas, com interface bonita e respostas rápidas.

Ainda no interior, o Fastback vai bem na finalização. O Fiat tem plásticos rígidos igual ao VW, mas não tão aparentes, e há acabamentos em preto brilhante e prateado. A sensação é de mais refinamento em relação ao Nivus.

Precisamos falar do pós-venda, único quesito com maior discrepância. A VW não cobra pelas revisões até 30 mil km, já as do Fiat chegam a R$ 1.850. A cesta de peças do Fastback também é mais cara — só um farol de LED custa quase R$ 3 mil. Por outro lado, o seguro do Fiat é bem mais barato.

O Fastback copia a moda do Nivus e são SUVs parecidos, mas, ao mesmo tempo, diferentes. O estilo é você quem vai escolher.

Motor 1.0 turbo do VW (em cima) tem 128 cv a 5.550 rpm e 20,4 kgfm a 2.000 rpm; câmbio AT tem seis marchas

Já o Fiat também traz um 1.0 turbo, mas com 130 cv a 5.750 rpm e 20,4 kgfm a 1.750 rpm; transmissão é CVT

BMW? Lanternas do Fastback lembram os carros da marca alemã; Nivus? O T-Cross...

SEU BOLSO	FIAT FASTBACK	VOLKSWAGEN NIVUS
PREÇO	R$ 139.990	R$ 138.390
PACOTE DE PEÇAS*	R$ 8.373	R$ 5.365
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM	R$ 1.856	Grátis
SEGURO**	R$ 4.216	R$ 6.429
GARANTIA	3 anos	3 anos
CONSUMO CIDADE	8,1 km/l	8,3 km/l
CONSUMO ESTRADA	9,7 km/l	10,1 km/l

A VW não cobra as três primeiras manutenções do Nivus

TESTE	FIAT FASTBACK	VOLKSWAGEN NIVUS
ACELERAÇÃO		
0 - 100 km/h (s)	8,7	9,9
0 - 400 m (s)	16,3	17
0 - 1.000 m (s)	30,1	31,2
Velocidade a 1.000 m (km/h)	173,5	168,9
Veloc. real a 100 km/h (km/h)	96	98
RETOMADA DE VELOCIDADE		
40 - 80 km/h (Drive)	3,9	4,3
60 - 100 km/h (D)	5,2	5,6
80 - 120 km/h (D)	6,7	7
FRENAGEM		
100 - 0 km/h (metros)	40	37,5
80 - 0 km/h (m)	25,9	24,9
60 - 0 km/h (m)	15,2	14,1

Por ser maior e (um pouco) mais pesado, o Fiat precisa de mais espaço para frear

DADOS DA MONTADORA	FIAT FASTBACK	VOLKSWAGEN NIVUS
MOTOR	Diant., transv., 3 cil. em linha, 12V, turbo, flex	Diant., transv., 3 cil. em linha, 12V, turbo, flex
CILINDRADA	999 cm³	999 cm³
POTÊNCIA	130 cv/125 cv a 5.750 rpm (E e G)	128/116 cv a 5.500 rpm (E e G)
TORQUE	20,4 kgfm a 1.750 rpm	20,4 kgfm a 2.000 rpm
VELOCIDADE MÁXIMA	193 km/h	189 km/h
CÂMBIO	Automático, CVT	Automático, seis marchas
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep. McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)	Indep. McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	215/45 R18	205/55 R17
TRAÇÃO	Dianteira	Dianteira
COMPRIMENTO	4,43 metros	4,27 metros
LARGURA	1,77 m	1,76 m
ALTURA	1,54 m	1,49 m
ENTRE-EIXOS	2,53 m	2,56 m
TANQUE	47 litros	52 litros
PESO	1.262 kg	1.199 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	516 litros	415 litros

*Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível
Seguro: O valor é uma média entre as cotações das principais seguradoras do país com base no perfil padrão de **Autoesporte, sem bônus. O levantamento foi feito pela Minuto Seguros

ITENS	FIAT Fastback R$ 139.990	VW Nivus R$ 138.390
Airbags laterais	S	S
Frenagem de emergência	S	S
Ar-condicionado digital	S	S
Ass. de rampa	S	S
Bancos de couro	S	S
Painel digital	S	S
Internet Wi-Fi	S	ND
Chave presencial	S	S
Start-Stop	S	S
Faróis de LED	S	S
ACC	ND	S
Assistente de faixa	S	ND
Airbags de cortina	ND	S
Carregador por indução	S	S
Sensor de estacionamento	S	S
Teto solar	ND	ND
Freio de estac. elétrico	S	ND

S Série O Opcional ND Não disponível

NOTAS	Fastback	Nivus
CONFORTO		
Acabamento	8	7
Espaço interno	8,5	8
Porta-malas	9,5	8
Ergonomia	8	8,5
Equipamentos de série	9	9
Equip. de segurança	8,5	9
Subtotal	*51,5*	*49,5*
DINÂMICA		
Motor	8	8
Frenagem	7	8
Suspensão	8	8,5
Desempenho	8,5	7
Consumo	8	8
Câmbio	8,5	8,5
Sensação ao volante	8	8.5
Subtotal	*56*	*56,5*
MERCADO		
Preço	8	8
Garantia	9	9
Seguro	8	6
Revisões	8,5	10
Preço das peças	6	8
Atualidade	10	9
Subtotal	*49,5*	*50*
TOTAL	**157**	**156**

O novato Fastback leva a melhor para cima do Nivus. A combinação do 1.0 turbo com o câmbio CVT garante uma boa vantagem no desempenho. Consumo e equipamentos são parelhos e o Fastback surpreende pelo espaço interno e porta-malas. O Nivus equilibra a disputa com sua dinâmica e o pós-venda. Carros semelhantes com pegadas diferentes. É no detalhe.

UNIVER$O PARALELO

RENAULT KWID E-TECH, CAOA CHERY ICAR E JAC E-JS1 SÃO OS CARROS ELÉTRICOS MAIS BARATOS DO BRASIL. MAS TEM UM PROBLEMA: SÃO "POPULARES" DE ATÉ R$ 160 MIL

André Schaun
Renato Durães

R$ 146.990
RENAULT KWID E-TECH

R$ 159.900
JAC E-JS1

Existe um universo paralelo dentro do setor automotivo brasileiro: os carros elétricos de entrada. Chamá-los de populares é contraditório, pois ao mesmo tempo que não gastam uma gota de combustível, têm preço na faixa de R$ 150 mil. Renault Kwid E-Tech (R$ 146.990), Caoa Chery iCar (R$ 149.990) e JAC E-JS1 (R$ 159.990) são os carros elétricos mais baratos (ou menos caros?) à venda no Brasil. Mas será a hora certa de comprar um?

O desafio é gigante para cada uma das fabricantes, e já começa no convencimento dos interessados em gastar muito dinheiro por meros subcompactos que não oferecem equipamentos, segurança e versatilidade como um carro a combustão desse preço. Por outro lado, são amigos do meio ambiente e vão fazer você rir ao olhar um posto de gasolina. Se essa hora chegou, aqui vai tudo (e mais um pouco) do que você precisa saber sobre cada um dos três compactos.

R$ 149.990
CAOA CHERY
ICAR

Veterano do trio, o JAC E-JS1 foi lançado em julho do ano passado por R$ 149.900 e manteve o posto de carro elétrico mais barato do Brasil durante quase um ano. Atualmente, é o mais caro deles, partindo de R$ 159.990. E o carrinho de nome difícil é o primeiro produto da JAC feito em parceria com a Volkswagen por meio da Si Hao, joint venture criada pelas duas fabricantes. Sua plataforma é a mesma dos JAC iEV20 e J2, mas ele passa a impressão de ser um "falso pequeno". São 3,65 metros de comprimento, 1,67 m de largura, 1,49 m de altura e 2,39 m de entre-eixos. Este último número, que revela como é o espaço para quem vai dentro do carro, me surpreendeu, na medida do possível.

Sentado no banco do motorista, que tem ajustes manuais, nem precisei levar o assento para trás no trilho até o máximo e já encontrei uma boa posição de dirigir. Lembrando que tenho 1,87 m. O desconforto fica por conta do volante, que tem o raio bem grande e fica estranho visualmente dentro de um carro tão compacto e com linhas delicadas no painel – de plástico, cheio de texturas e cores. Porém, o incômodo não é só visual: o enorme volante também atrapalha na hora de dirigir, pois em muitos momentos bate no joelho durante algumas manobras.

Em relação ao espaço no banco traseiro, é difícil imaginar alguém que tenha mais de 1,60 m viajando com conforto ali.

O seletor de marchas fica na haste direita atrás do volante, como nos carros da Mercedes-Benz, portanto é preciso se familiarizar para não mudar a marcha ao tentar acionar o limpador de para-brisa. O motor entrega 62 cv e 15,3 kgfm de forma instantânea, como qualquer carro elétrico. Os números são humildes, mas o pequenino é bem esperto, principalmente porque pesa 1.180 kg, o que é pouco para um carro elétrico, mesmo sendo o mais pesado do trio deste comparativo. O banco tem posição elevada, parecido com o de

A suspensão da JAC traz o melhor ajuste para enfrentar o asfalto ruim das cidades

um SUV, e é muito macio, mas isso só é bom a curto prazo. Depois de uns 40 minutos dirigindo é inevitável que o seu corpo "afunde" no assento, deixando sua postura incorreta e podendo causar uma indesejável dor nas costas.

O "ajuste Volkswagen" é sentido na boa dinâmica de condução, com respostas precisas da direção, e na ótima suspensão, que é valente para enfrentar o péssimo asfalto de São Paulo e coloca o JAC no posto de melhor e mais confortável suspensão dentre os avaliados. A marca de zero a 100 km/h e feita em 10,7 segundos, de acordo com a JAC, e a velocidade de máxima é limitada a 110 km/h. Ressalta-se aqui que a proposta não é desempenho, mas sim eficiência. Falando nisso, a autonomia divulgada pela fabricante é de 302 km no ciclo NEDC ou aproximadamente 260 km no WLTP, medição mais rigorosa e usada como padrão internacional.

A lista de equipamentos de série traz central multimídia com tela de 10,25 polegadas — sem conectividade com Apple CarPlay e Android Auto —, câmera de ré, freio de estacionamento eletrônico com Auto Hold, direção elétrica, controles de tração e de estabilidade, chave presencial com partida por botão, faróis de LED, ar-condicionado digital e controle de cruzeiro.

O JAC E-JS1 cumpre bem seu papel urbano no dia a dia e chega a quase empatar com o Kwid, mas o fator crucial que o deixa com a medalha de bronze é a diferença de preço: em relação ao Chery iCar, de R$ 10 mil; já em comparação ao Renault, atinge R$ 13 mil.

A versão testada traz o pacote EXT, que a diferencia da tradicional por ter suspensão 50 mm mais alta, pneus de uso misto, rack de teto e faixa lateral decorativa. Com o kit, o preço vai para R$ 174.900

O logotipo da Renault na grade tem acionamento elétrico para acessar a tomada do carregador

RENAULT

KWID

O Kwid E-Tech é o carro mais popular dos três, em três sentidos. É o mais conhecido pelo público, é o mais simples em questão de acabamento e é o mais barato: R$ 146.990. As medidas são as mesmas do modelo a combustão: 3,73 metros de comprimento, 1,77 m de largura, 1,50 m de altura, 2,42 m de entre-eixos e porta-malas de 290 litros. Essas dimensões colocam o francês como o maior do comparativo. O motor também é o mais potente, com 65 cv, mas o torque de 11,4 kgfm é menor que o dos rivais.

Por fora, o design do elétrico é praticamente igual ao do Kwid reestilizado em janeiro deste ano . O que muda é a grade frontal fechada e com um acionamento elétrico para levantar a parte central – onde fica o logotipo da Renault – para acessar o conector do carregador. Nas laterais, as rodas aro 14 têm quatro parafusos, e não três como o Kwid térmico. Já na traseira o desenho das lanternas têm alguns detalhes diferentes, os refletores são verticais e o para-choque muda muito pouco. O interior, feito só de plástico, traz botões do ar-condicionado simples e, ao contrário dos rivais, que possuem freio de estacionamento eletrônico e partida por botão, o Kwid E-Tech tem o freio de estacionamento manual e a chave é do tipo canivete.

Para o motorista, o espaço para as pernas é o melhor dos três. Entretanto, não há ajuste de altura do banco e a regulagem manual de inclinação fica do lado esquerdo, sobrando um espaço mínimo entre a lateral do assento e a porta para você colocar sua mão e fazer o ajuste desejado. No banco traseiro, o espaço é melhor do que o do JAC, mas continua extremamente reduzido para um adulto.

E o que a Renault traz de itens de série para compensar esse interior de carro popular em um modelo de quase R$ 150 mil? Controles de tração e de estabilidade, seis airbags, assistente de partida em rampas, conectividade com Apple CarPlay e Android Auto sem necessidade de cabo, câmera de ré e sensor de estacionamento traseiro.

Com tudo ajustado, giro a chave canivete e o silêncio permanece a bordo, sem a vibração típica do motor de três cilindros 1.0 do Kwid a combustão. O "Ready" no painel de instrumentos digital com tela de 7 polegadas indica que o carro está pronto para sair. Aciono o modo D (Drive) no seletor giratório do console central e lá vou eu.

O pequenino continua com posição elevada de dirigir, tem uma direção leve e precisa e bom fôlego nas arrancadas para sair da inércia e rodar na cidade. O desconforto fica a cargo da suspensão rígida, que dá muita batida seca e sacoleja quem vai na cabine. O torque instantâneo dos carros elétricos exige cuidado para não perder a aderência com o solo, e no Kwid eu senti bastante isso. A aceleração de zero a 100 km/h é feita em longos 14,6 segundos, mas a arrancada até os 50 km/h é muito rápida (4,1 s). É depois disso que ele perde força. Então, vai uma dica: tome cuidado com o pé pesado.

Pontos onde há maior corrente elétrica são sinalizados em laranja fluorescente. Portanto, nunca mexa nesses lugares; leve a algum mecânico que tenha equipamentos, caso seja preciso fazer alguma manutenção

Uma característica muito boa do Kwid é o grau de regeneração da bateria no modo Eco. Quando acionado esse modo, a potência fica em 45 cv e a perda de força é muito evidente. No entanto, o grau de energia regenerada na desaceleração é ótimo, fazendo com o que os 298 km de autonomia no ciclo urbano sejam bem duradouros. É importante dizer que o Kwid é o carro mais leve de todos, com 977 kg.

O franco-indiano ganha dos concorrentes em espaço e tem suas virtudes, todavia é muito simples para um carro de R$ 146.990. Por isso, a medalha de prata está de bom tamanho.

A medalha de ouro vai para o novato iCar, de R$ 149.990, mas pode chamá-lo de microcarro. São apenas 3,20 metros de comprimento, 1,67 m de largura, 1,59 m de altura e 2,15 m de distância entre-eixos. As medidas são reduzidas, mas a autonomia é grande: 282 km. O motor entrega 61 cv e 15,3 kgfm, exatamente os mesmos números do JAC. A diferença é que o iCar pesa 995 kg, ou seja, quase 200 kg a menos.

Aqui vai um detalhe curioso: enquanto a maioria dos carros de luxo usa fibra de carbono para reduzir o peso, o iCar utiliza plástico. É isso mesmo, plástico. Sua estrutura é quase toda feita de alumínio, mas as portas, a tampa do porta-malas e até o capô são de plástico polímero. Se você acionar a abertura do capô a tampa desencaixa do local e você pode remover a peça com a própria mão, porque é leve. E encaixar de volta é bem prático.

De acordo com a fabricante, o iCar pesa 180 kg a menos do que pesaria se fosse feito com estamparia de aço. Carros como BMW iX e M3, por exemplo, também usam reforços de polímero nas portas e no para-lama.

Partindo para dentro do iCar, é ali que ele se distancia dos seus rivais e chega mais perto de ter acabamentos dignos da faixa de preço. Há material macio no painel e nas portas, plástico que imita aço escovado, ajustes elétricos nos dois bancos dianteiros, acionamento elétrico do banco do passageiro para dar acesso ao assento traseiro, freio de estacionamento eletrônico com Auto Hold, carregador de celular por indução, bancos de couro sintético (material que também reveste o volante), ar-condicionado digital, teto panorâmico e chave presencial com partida por botão.

Além disso, há faróis e lanternas de LED, rodas de liga leve aro 15, controles de tração e de estabilidade, assistente de partida em rampa, freios a disco nas quatro rodas, sensores de estacionamento traseiro e câmera de ré.

O iCar é o menor de todos, mas um dos mais divertidos de guiar, além de caber em qualquer vaga na rua

lhor se encaixa, pois é compacto demais e, ao mesmo tempo, arisco. Então, mudar de faixa ou encontrar uma vaga na rua é muito mais simples. A suspensão é um pouco rígida para um asfalto irregular; consegue ser mais macia do que a do Kwid, mas não supera o conforto proporcionado pela suspensão do JAC E-JS1.

O pequenino da Chery está homologado para quatro passageiros e a área útil do porta-malas é de apenas 100 litros. Porém, rebaixar os assentos traseiros é prático: basta puxar uma alça e empurrá-los para a frente. Desse modo, a capacidade do compartimento salta para 380 litros.

Sejamos racionais, ninguém vai comprar algum desses três carros para transportar a família. O foco é totalmente voltado para um público-alvo de solteiros ou casais com, no máximo, uma criança pequena. O bom acabamento, a vasta lista de equipamentos de série e a praticidade do iCar na cidade dão a ele o posto mais alto nesse universo paralelo dos carros elétricos de entrada.

A empunhadura desse volante é a melhor dos três e o banco é bem confortável. O seletor de marchas também é giratório. Coloco no D (Drive) para começar a saga pela cidade. Assim como acontece com seus rivais, a arrancada até os 50 km/h é muito rápida e, depois, a aceleração fica mais lenta. Segundo a Caoa Chery, o iCar faz o zero a 100 km/h em 12,8 segundos e a velocidade máxima chega a 100 km/h. Todos vão bem no trânsito caótico de São Paulo, mas o iCar é o que me-

O capô — de plástico — pode ser removido pelo próprio motorista. Basta acionar a abertura pelo botão dentro do carro que a tampa vai desencaixar automaticmente. A remoção completa da peça é feita com as mãos

AUTONOMIA

iCar, Kwid e E-JS1 são carros elétricos estritamente urbanos e têm boa autonomia declarada, como mostra a tabela ao lado. Mas, na vida real, tudo vai depender do modo como você dirige

ICAR

O pequenino tem baterias de íons de lítio de 30,8 kWh e tomada de padrão europeu. Carrega 80% da bateria em 5 horas no Wallbox de 6,6 kW (AC), vendido à parte, ou em 11 horas em um carregador portátil de 3 kW (AC), também vendido à parte. Em estações de recarga rápida (50 kW), o tempo é de 36 minutos.

KWID

O francês tem baterias de íons de lítio de 26,8 kWh com o padrão europeu. No Wallbox doméstico de 7,4 kW (AC), vendido à parte, o tempo de recarga de 15% para 80% da bateria é de 2h54. Já em um posto de carga rápida, de 30 kW (DC), o motorista vai precisar de apenas 40 minutos para atingir a mesma marca.

E-JS1

O carro tem baterias de fosfato de ferro-lítio com capacidade máxima de 30,2 kW. O padrão de tomada é o chinês, que não é utilizado no Brasil. Por isso, a JAC oferece um adaptador com padrão europeu. No Wallbox doméstico de 7 kW (AC), vendido à parte, a recarga de 20% para 100% é feita em cerca de 3h30.

DADOS DA MONTADORA

MOTOR
BATERIA
POTÊNCIA COMBINADA
TORQUE
VELOCIDADE MÁXIMA
CÂMBIO
DIREÇÃO
SUSPENSÃO
FREIOS
PNEUS
TRAÇÃO
COMPRIMENTO
LARGURA
ALTURA
ENTRE-EIXOS
PESO
PORTA-MALAS (FABRICANTE)
AUTONOMIA DA FABRICANTE (WLTP)

iCAR

A central multimídia de 10,25 polegadas com formato vertical é o que mais chama a atenção. Ela é bem funcional, mas fica devendo conectividade com Apple CarPlay e Android Auto

CAOA CHERY **iCar** R$ 149.990	RENAULT **Kwid** R$ 146.990	JAC **e-JS1** R$ 159.900
Elétrico	Elétrico	Elétrico
30,8 kWh	26,8 kWh	30,2 kWh
61 cv	65 cv	62 cv
15,3 kgfm	11,5 kgfm	15,3 kgfm
100 km/h	130 km/h	110 km/h
Automático, 1 marcha	Automático, 1 marcha	Automático, 1 marcha
Elétrica	Elétrica	Elétrica
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep. McPherson (diant. e tras.)
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)	Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)	Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)
165/65 R15	175/70 R14	165/65 R14
Traseira	Dianteira	Dianteira
3,20 m	3,73 m	3,65 m
1,67 m	1,77 m	1,67 m
1,59 m	1,50 m	1,49 m
2,15 m	2,42 m	2,39 m
995 kg	977 kg	1.180 kg
100 l	230 l	121 l
282 km	298 km	260 km (estimativa)

KWID

A central do Kwid possui tela de apenas 7 polegadas, porém é a única que tem conexão com Apple CarPlay e Android Auto — e sem necessidade de fio

E-JS1

O carro da JAC também tem central com tela de 10,25" sem conexão com Apple CarPlay e Android Auto, como o iCar. Mas ela é bem funcional, com as particularidades da fabricante

ITENS	CAOA CHERY iCar	RENAULT Kwid E-Tech	JAC E-JS1
Partida por botão	S	ND	S
Freio de estac. elétrico	S	ND	S
Airbags laterais	ND	S	ND
Airbags de cortina	ND	S	ND
Carregador de cel. por indução	S	ND	ND
Apple CarPlay	ND	S	ND
Android Auto	ND	S	ND
Câmera de ré	S	S	S
Painel digital	S	S	S
Faróis de LED	S	ND	S
Contole de tração	S	S	S
Controle de estabilidade	S	S	S
Isofix	S	S	S
Controle de cuzeiro	ND	ND	S
Freio regenerativo	S	S	S
Teto solar	S	ND	ND
Rack de teto	S	S	O
Rodas de 15 polegadas	S	ND	ND

S Série ND Não disponível O Opcional

NOTAS	iCar	Kwid E-Tech	E-JS1
CONFORTO			
Acabamento	8	4	7
Espaço interno	4	7	6
Porta-malas	3	7	4
Ergonomia	6	5	7
Equipamentos de série	8	5	6
Equip. de segurança	8	7	6
Subtotal	***37***	***35***	***36***
DINÂMICA			
Motor	6	7	7
Frenagem	-	-	-
Suspensão	7	6	8
Desempenho	6	7	7
Autonomia (WLTP)	7	8	6
Sensação ao volante	7	6	7,5
Subtotal	***33***	***34***	***35,5***
MERCADO			
Preço	5,5	6	3
Atualidade	7	6	5
Subtotal	***11,5***	***11***	***8***
TOTAL	81,5	80	79,5

ACELERAMOS

OS CARROS QUE TESTAMOS NA EDIÇÃO DE OUTUBRO

Combustível oficial dos testes

FIAT CRONOS PRECISION 2023 | R$ 92.790

BEM-VINDO,

Carro mais vendido na Argentina, Fiat Cronos 2023 com câmbio CVT chega ao Brasil. Ele quer ser o sedã ideal para quem sabe que Pelé foi melhor que Maradona

André Paixão

HERMANO!

Mesmo com quatro anos de mercado, o Cronos ainda esbanja elegância

A Argentina é o segundo país mais buscado pelos brasileiros que fazem turismo no exterior. Ao mesmo tempo, até antes da pandemia, cerca de 2 milhões de argentinos faziam o caminho inverso para desfrutar da hospitalidade e das belas praias do Brasil.

Com a crise econômica que corrói o poder de compra na terra de Messi e Maradona, viajar para fora passou a ser um luxo para muitos. No entanto, um outro argentino, esse vindo de Córdoba, busca conquistar um espaço cada vez maior em nosso país. É o Fiat Cronos. Na linha 2023, o carro favorito dos *hermanos* passou a contar com novas configurações que podem ir ao encontro das necessidades de muitas famílias e empresas desse lado do Rio da Prata.

As opções com motor 1.0 Firefly estão entre as mais baratas do país — considerando não apenas sedãs, mas veículos novos de forma geral. Ainda mais bem posicionada está a configuração Drive AT, que combina o propulsor 1.3 com o câmbio CVT. À venda por R$ 88.190, é o carro automático mais em conta do Brasil. Tem como não gostar de um argentino desses?

Para colocar à prova se o Cronos está à altura dos alfajores e carnes dos nossos vizinhos, **Autoesporte** avaliou a versão topo de linha, Precision. É um pouco mais cara, R$ 92.790, mas entrega um pacote mais condizente com a proposta do veículo. Os principais itens são ar-condicionado digital, acesso por chave presencial, partida por botão, acendimento automático dos faróis, rodas de 16 polegadas, controlador de velocidade, bancos de couro e câmera de ré.

Fruto de um projeto mais antigo, o Cronos não oferece recursos presentes no Pulse como frenagem automática de emergência, faróis de LED, conexões via Android Auto ou Apple CarPlay sem fio. Até mesmo a tela da central multimídia é menor: tem 7".

Mas a maior falha da Fiat foi retirar os airbags laterais dos itens de segurança do Cronos. E olha que as bolsas que protegem o tronco dos ocupantes em colisões laterais chegaram a equipar a versão Precision até alguns anos atrás. Essa involução acabou custando ao sedã a nota mais baixa no mais recente teste de colisão do Latin NCAP: zero estrela na aferição de dezembro de 2021.

Se a segurança piorou, o desenho teve alterações bastante pontuais. Resumem-se à grade com novo arranjo interno em formato de colmeia e dois filetes horizontais (antes havia apenas um). No interior, os bancos agora recebem parte do estofamento de couro marrom e o volante foi emprestado do Pulse. De forma geral, o Cronos continua elegante como os prédios da região central de Buenos Aires.

Para o bem dos futuros compradores, o apetite por combustível é mais comedido do que o gosto dos argentinos pelos bons vinhos da região de Mendoza. Em nosso teste, o Cronos registrou 9,4 km/l no ciclo urbano e 12,6 km/l na estrada, quando abastecido com etanol. As marcas ficam próximas às do Inmetro (9,1 km/l e 13 km/l, respectivamente) e o colocam como uma das opções mais econômicas da categoria.

Já em termos de desempenho, esse argentino parece marchar no ritmo de uma milonga, sem muita

A relação custo/benefício do Cronos CVT é imbatível; consumo agrada

Fiat só oferece o básico em segurança. Faltam airbags laterais e outras assistências

pressa. Nos ensaios realizados no TMT Campo de Provas, o Cronos 1.3 levou longos 12,6 segundos para ir de zero a 100 km/h, ou seja, é 1 s mais lento que o Nissan Versa 1.6 e fica 2 s acima da marca registrada pelo Honda City 1.5.

A sorte (para o Cronos) é que esses modelos citados acima, bem como todos os demais sedãs compactos turbo, não são os rivais diretos do Fiat. Aliás, a marca italiana conseguiu posicionar seu carro em um degrau intermediário, logo abaixo dos modelos mais potentes, mas ligeiramente acima dos três-volumes com motor 1.0 aspirado.

Os números confirmam essa tese. O 1.3 Firefly entrega 107 cv e 13,7 kgfm. Só que a comparação com o antigo Cronos com motor 1.8 de 139 cv e câmbio automático de seis marchas também não é favorável para o modelo 2023 em termos de desempenho. Também na comparação da aceleração de zero a 100 km/h, o modelo anterior era 1,2 s mais rápido.

Longe das fichas técnicas e mais perto da vida real, o convívio com o Cronos 1.3 CVT é tranquilo. O sedã de pouco mais de 1.100 kg demora um pouco para embalar, mas não chega a fazer o motorista passar raiva como quando um argentino diz que Maradona foi melhor que Pelé. Para ter a impressão de um desempenho melhor, basta pressionar o botão Sport, posicionado do lado direito do volante. Essa função, porém, acaba trazendo um efeito placebo, já que a diferença mais notável é o aumento do nível de ruído na cabine.

Considerando a proposta de carro familiar, acertos de suspensão e direção são totalmente voltados para o conforto, ao contrário do Pulse, que recebe o mesmo conjunto mecânico, mas traz ajustes mais firmes. Encontrar uma boa posição de dirigir não é tarefa difícil e o motorista tem uma cabine aconchegante e com ergonomia correta, apesar de o desenho do interior já ter quatro anos desde o lançamento.

Ao contrário do que muitos pensam, a rivalidade entre Brasil e Argentina, pela ótica dos *hermanos*, é restrita ao futebol. Até por isso, o país vizinho é um destino tão atrativo para nós — ainda mais recentemente, já que o peso sofreu grande desvalorização diante do real. O argentino Cronos, por sua vez, tem se mostrado cada vez mais à vontade por aqui: é o segundo sedã pequeno mais vendido em terras tupiniquins. Com o retorno da opção com câmbio automático, a estreia do motor 1.0 aspirado e o reposicionamento de preços promovido pela Fiat, mostra-se uma opção quase tão atrativa quanto um pacote de viagem para Buenos Aires.

As novidades na cabine são o volante com novo logotipo e bancos com tiras de couro marrom

PRECISION 1.3 CVT
R$ 92.790

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **12,6 s**
0 - 400 m: **18,7 s**
0 - 1.000 m: **34,2 s**
Vel. a 1.000 m: **153,5 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **98 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **5,6 s**
60 - 100 km/h (D): **7,6 s**
80 - 120 km/h (D): **11 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h: **44,3 m**
80 - 0 km/h: **27,2 m**
60 - 0 km/h: **16,7 m**

CONSUMO

Urbano: **9,4 km/l**
Rodoviário: **12,6 km/l**
Média: **11 km/l**
Aut. em estrada: **604 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.3, 8V, flex

POTÊNCIA

107 cv a 6.250 rpm

TORQUE

13,7 kgfm a 4.000 rpm

CÂMBIO

CVT, 7 marchas virtuais, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Independente, McPherson (diant.) e dependente por eixo de torção (tras.)

FREIOS

Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS

195/55 R16

DIMENSÕES

Compr.: 4,36 metros
Largura: 1,73 m
Altura: 1,52 m
Entre-eixos: 2,52 m

TANQUE

47 litros

PORTA-MALAS

525 litros (fabricante)

PESO

1.196 kg

MULTIMÍDIA

7 polegadas, sensível ao toque, Android Auto e Apple CarPlay

NA MEDIDA

BMW M340I XDRIVE | R$ 600 MIL*

Seria muito fácil perder a mão no projeto do novo BMW M340i xDrive, que chega ao Brasil importado da Alemanha em outubro. Ele serve como uma ponte entre o Série 3 convencional (que também será vendido nas versões 320i, feita em Araquari/SC, e 330e, importada) e o violentíssimo M3, que passa de 500 cv. Isso significa que ele precisa trazer os bons atributos de ambos. Parece uma tarefa simples. Mas não é!

Um acerto mais rígido na suspensão ou alguma reprogramação para extrair mais potência do motor poderia facilmente desequilibrar a balança. Mas, depois de acelerar o novo M340i pelas ruas de Munique, inclusive em alguns trechos de Autobahn, rodovia sem limite de velocidade, deu para ver que a BMW acertou. De fato, esse carro é a intersecção perfeita entre o Série 3 e o M3.

Do 320i, o novo M340i traz o aspecto mais sóbrio. A linha 2023 estreia novos faróis full-LED, que incorporam um visual mais agressivo. Os grafismos internos também mudaram, com a adoção do formato de L invertido nas luzes de condução diurna. O para-choque com abertura de ar maior acrescenta um toque de esportividade sem o exagero da grade "duplo rim", que desagradou algumas pessoas no M3. Se não fosse o logotipo revelando que se trata do M340i, um leigo dificilmente diria que é um sedã esportivo. Apenas as duas saídas de

* PREÇO ESTIMADO

NOVO BMW M340i É O SÉRIE 3 MAIS POTENTE QUE VOCÊ PODE ADQUIRIR ANTES DE CHEGAR AO M3 E TRAZ O EQUILÍBRIO PERFEITO ENTRE SOFISTICAÇÃO E ESPORTIVIDADE

Cauê Lira, de Munique (Alemanha)

CERTA!

Novos faróis full-LED dão uma cara mais invocada ao BMW M340i

escape indicam que o modelo tem algo mais para entregar além de elegância. E como o M340i não é um integrante oficial da linha Motorsport — apesar dos vários adereços —, ele não recebe o logotipo comemorativo dos 55 anos da divisão esportiva da BMW.

Ainda nem cheguei ao motor, mas acredito que a intenção da BMW tenha ficado clara desde já. Se o M3 é trajado de velocista da cabeça aos pés, pronto para correr 100 metros rasos e deixar os rivais com o vislumbre de sua traseira, o M340i é um atleta com a mesma ambição, mas vestindo um traje esporte fino.

Esse lado mais elegante é reforçado pelo interior, principalmente por causa dos bancos de couro avermelhados. De olho nas últimas tendências do mercado — e, por que não, na vizinha de Stuttgart? —, todas as versões do Série 3 passam a ter uma grande tela que se estende da central multimídia (14 polegadas) até o painel de instrumentos (12 polegadas). Ainda bem que a BMW não tirou o joystick, que fica no centro do console e facilita a navegação pelo sistema.

O pacote Brasil ainda não foi revelado, mas o M340i testado tinha um GPS nativo que não funcionava tão bem. Esse é um equipamento cada vez menos frequente, já que a maioria das pessoas prefere parear o celular via Android Auto e Apple CarPlay. De qualquer forma, donos de Android e iOS podem espelhar seus dispositivos na tela sem uso de cabos.

ESPORTIVO EXECUTIVO Novo BMW M340i é só meio segundo mais lento que o M3 no zero a 100 km/h

Série 3 incorpora central multimídia que se estende até o painel de instrumentos

O bom acabamento mistura aço escovado, fibra de carbono e materiais emborrachados, tanto no painel quanto nas portas. O ar-condicionado foi incorporado à central multimídia e liberou um espaço interessante na parte inferior do console, em uma pegada minimalista. O carregador de celular por indução e o porta-copos podem ser fechados com uma portinha. Um ponto negativo surge no banco traseiro, onde o túnel central elevado rouba muito espaço dos pés. Um eventual quinto ocupante ficará bem desconfortável ali, mas ainda poderá escolher a temperatura do ar-condicionado (que tem zona extra para os passageiros traseiros) e usufruir de algumas entradas USB para carregar o celular. De qualquer modo, esse é um carro para levar quatro pessoas com conforto, não cinco.

O modelo brasileiro carrega um estepe que rouba um espaço considerável no porta-malas, reduzido a 365 litros. Esse sempre foi um dos pontos fracos da sétima geração do Série 3. A BMW ainda não revelou as medidas oficiais para o nosso mercado, mas, em outros países, o sedã tem um kit selante para pneus run flat e porta-malas de 480 litros de capacidade.

A empolgação para acelerar o BMW era grande. Essa também seria a minha primeira vez dirigindo nas Autobahnen. A receitinha sob o capô era ideal para me divertir bastante por lá, pois o M340i tem 387 cv e 51 kgfm de torque, derivados de um motor 3.0 de seis cilindros em linha com sistema híbrido leve. Para nossa alegria, a BMW ainda não se rendeu totalmente à tendência das unidades de quatro cilindros. O câmbio automático de oito velocidades distribui essa força sob demanda às quatro rodas.

A placa com a velocidade cortada surge à minha frente anunciando a hora de afundar o pé no acelerador. No head-up display, vejo o velocímetro alcançar 200 km/h, mas o horário de pico da manhã em Munique não permite acelerar mais que isso. Mesmo na Autobahn, o M340i não gruda as costas do condutor no banco com a violência do M3 que pilotei no Brasil. Segundo a BMW, o novo sedã atinge 100 km/h em 4,4 segundos, e o M3 completa essa marca em 3,9 s. Como mencionei antes, esse carro é a intersecção entre um modelo familiar e um carro de pista – mas ficar apenas cinco milésimos de segundo atrás do lendário M3 é um grande mérito para o M340i.

O acerto da suspensão também é voltado ao conforto. É claro que não deu para testar sua rigidez no invejável asfalto alemão, mas a impressão que tive o tempo todo era de estar dirigindo um carro executivo, e não um esportivo. Vamos tirar a prova nas ruas brasileiras nos próximos meses.

O BMW M340i deve chegar às lojas custando aproximadamente R$ 600 mil. Acredito que ele irá fisgar a atenção dos endinheirados que buscam um pouco mais de discrição. O carro incorpora o que seus irmãos têm de bom e entrega uma experiência convincente. Mal consigo esperar para reencontrá-lo.

Nem mais, nem menos. O BMW M340i foi feito na medida certa

M340i
R$ 600 MIL ESTIMADOS

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Dianteiro, longitudinal, 6 cil. em linha, 3.0, 24V, turbo, gasolina
POTÊNCIA	387 cv a 5.800 rpm
TORQUE	51 kgfm a 1.800 rpm
CÂMBIO	Automático, 8 marchas, tração integral
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente, McPherson (diant.) e multibraços (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	225/40 R19
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,71 metros, **Largura:** 1,82 m, **Altura:** 1,44 m, **Entre-eixos:** 2,85 m
TANQUE	59 litros
PORTA-MALAS	365 litros (fabricante)
PESO	1.670 kg
MULTIMÍDIA	12 polegadas, tela sensível ao toque (com Android Auto e Apple CarPlay)

Dirigibilidade, conforto e versatilidade são os pontos fortes do M340i

O GPS nativo poderia ser melhor, o túnel central atrapalha os passageiros do banco traseiro

DIVULGAÇÃO

INEVIT

BMW IX1 | 55 MIL EUROS

VERSÃO ELÉTRICA DO FAMOSO X1 TEM ATÉ 438 KM DE AUTONOMIA E PODE DESEMBARCAR NO BRASIL EM 2023

Cauê Lira, de Regensburg (Alemanha)

Uma hora ou outra as marcas terão de fazer uma escolha inadiável: lançar a versão elétrica de um carro já existente ou decretar seu fim. Antecipando o futuro, o inédito (e inevitável) BMW iX1 estreia na Europa como a variante do X1 (ao menos é baseada na nova geração do SUV) que vai brigar, principalmente, com o Volvo XC40. Além do prestígio da opção a combustão, a marca aposta no novo design e na autonomia do elétrico: 438 km. E **Autoesporte** foi até a Alemanha para conferir de perto — e em primeira mão — essa novidade, que pode chegar ao Brasil em 2023.

A marca não confirma oficialmente a estreia do SUV por aqui. Mas, julgando que o X1 é um dos utilitários premium mais vendidos no país, além de fazer parte de um dos segmentos em que a BMW mais tem investido ao longo dos últimos anos, eu diria que o lançamento é apenas questão de tempo. Independentemente disso, a nova geração do X1 a combustão começa a ser produzida em Araquari (SC) no ano que vem, com lançamento previsto para o primeiro trimestre.

Desde as etapas de desenvolvimento, já dava para sacar que o novo X1 teria visual conservador, fazendo várias referências aos seus anteces-

DIVULGAÇÃO

O MAIS BARATO Novo BMW iX1 será a porta de entrada para os SUVs elétricos da marca

sores. Da primeira geração ele resgata o visual das lanternas traseiras, que invadem a tampa do porta-malas com um grafismo mais estreito, e a área envidraçada, que deixa sua silhueta mais alongada. Da segunda herda a sobriedade da dianteira e o minimalismo do painel. As mudanças caem bem no X1 e tiram um pouco a caretice da segunda geração, mas penso que uma atualização mais radical traria mais frescor para o lançamento, considerando que se trata de uma nova geração. O SUV é produzido em Regensburg (Alemanha) sobre a plataforma UKL2, uma evolução da antiga UKL. A grande diferença está na modularidade, pois a nova base pode ser acoplada a carros a combustão, híbridos plug-in e elétricos. O iX1 tem 4,5 metros de comprimento, 1,84 m de largura, 1,64 m de altura e 2,73 m de entre-eixos. Por causa do túnel central elevado, o SUV leva só duas pessoas com conforto atrás. O porta-malas está mais generoso: passou dos 440 litros da geração anterior para 490 litros.

O interior não faz os olhos brilharem, mas é bem montado. Assim como o Série 3, o iX1 tem uma grande tela que se estende da central multimídia até o painel de instrumentos. Os controles do ar-condicionado foram incorporados à tela principal para deixar o painel mais limpo. O acabamento é excelente, com boa variedade de ma-

O novo design permitiu o acréscimo de 50 litros de capacidade no porta-malas

Design das lanternas traseiras remete à primeira geração da BMW X1, de 2009

teriais e muitas partes emborrachadas, até nos painéis das portas. A nova plataforma do iX1 mantém as características que já conhecemos em outros carros da BMW: a posição baixa para guiar, o volante um pouco mais pesado e a excelente ergonomia. O ponto H — medida que determina a altura do quadril do motorista — tem ajuste excepcional.

O SUV premium possui dois motores elétricos, um na dianteira e outro na traseira, que fornecem, combinados, 313 cv (o XC40 tem 100 cv a mais). O torque é de 50,3 kgfm, disponíveis a qualquer pincelada do pé no acelerador. Atrás do volante há uma borboleta que serve como gatilho para um "boost" temporário de potência e torque, muito útil para ultrapassagens. O motorista pode escolher o modo de condução de acordo com suas preferências (ou humor). Achei interessante que a marca tenha incluído um modo "relaxante", que deixa o acelerador manso e o volante leve. A opção também altera a iluminação ambiente do IX1, provavelmente para não cansar os olhos do condutor. Pisando fundo, acelera de zero a 100 km/h em 5,7 segundos — contra 4,1 s do Volvo. O acerto de suspensão tem pegada mais esportiva, mas sem comprometer o conforto na cidade. Resta saber como o SUV irá se comportar nas crateras brasileiras, onde qualquer buraco pode fazer suas obturações voarem.

O iX1 é um carro supergostoso de dirigir. O volante tem excelente empunhadura e o head-up display mostra o caminho do GPS com realidade aumentada. A BMW declara que o SUV pode rodar até 430 km com uma carga, mas isso depende bastante de como você dirige. Em estações de recarga rápida, a bateria do iX1 pode ir de 10% a 80% em apenas 30 minutos. Mas a BMW recomenda a recarga pelo Wallbox residencial vendido como acessório: com ele o SUV pode recuperar 100% de sua carga em cinco horas. Se o BMW iX1 for lançado no Brasil pelo valor certo, pode incomodar o Volvo XC40 Recharge Pure Electric, atual líder da categoria. A Volvo tem a vantagem de não oferecer versões térmicas do XC40; já o cliente interessado no X1 pode ficar indeciso entre as versões a combustão e elétrica. Quando o SUV alemão vier, talvez em 2023, vamos tirar a prova sobre qual dois dois é melhor.

Assim como a Série 3, a BMW iX1 incorpora a central multimídia ao cluster

BMW IX1
SEM PREÇO

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Dois motores elétricos, um em cada eixo
POTÊNCIA	313 cv
TORQUE	50,3 kgfm
BATERIA	64,7 kWh
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente, McPherson (diant.) e multibraços (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	225/45 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,5 metros **Largura:** 1,84 m **Altura:** 1,64 m **Entre-eixos:** 2,69 m
AUTONOMIA	438 km (fabricante)
PORTA-MALAS	490 litros
PESO	1.800 kg
MULTIMÍDIA	12 polegadas, sensível ao toque (com Android Auto e Apple CarPlay)

Desempenho, autonomia e dirigibilidade são pontos fortes do iX1

O SUV premium peca pelo espaço para os ocupantes do banco traseiro

HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS 2023 | R$ 120.990

O ANSIOSO

HYUNDAI HB20S TRAZ NOVOS RECURSOS DE SEGURANÇA DOS SEDÃS COMPACTOS, MAS A AFOBAÇÃO PODE MAIS IRRITAR DO QUE AJUDAR

André Paixão

Early adopters são aqueles consumidores que gostam de ter contato com novas tecnologias antes dos outros. Sabe aquele grupo de pessoas que formam filas quilométricas na frente das lojas da Apple cada vez que um iPhone é lançado? São eles.

Trazendo o assunto para o mundo dos carros, é possível dizer que o Hyundai HB20S 2023 é um early adopter no que tange a tecnologias de auxílio à condução. É o primeiro sedã compacto a contar com um robusto pacote de aparatos a serviço do motorista, dos passageiros e até de quem está do lado de fora do carro. Mas isso só na versão topo, Platinum Plus, que custa R$ 120.990.

Antes que você diga que o Honda City já oferece tudo isso, é preciso colocar cada sedã em seu lugar. O HB20S é consideravelmente menor e mais barato que o concorrente nipônico. São 22 centímetros e R$ 12 mil a menos no modelo feito em Piracicaba (SP), considerando as opções equivalentes e que trazem os equipamentos de segurança. Os dois até podem disputar alguns clientes, mas definitivamente estão em categorias diferentes. Sendo assim, o HB20S é pioneiro entre os compactos.

DEMETRIOS CARDOZO

Cluster tem pequena tela colorida, mas não é digital; bancos de couro de cor marfim dão ar de requinte ao sedã

Do mesmo forma que a Apple adota um padrão diferente para os plugues de seus aparelhos, cada fabricante batiza seus sistemas de uma forma. No HB20S, o nome oficial é SmartSense. O pacotão inclui frenagem automática de emergência com detecção de pedestres e ciclistas, alertas de objetos no ponto cego, saída de faixa, tráfego cruzado e saída segura, centralização de faixa, detector de fadiga e farol alto com facho automático.

Para ficar realmente completo, faltou apenas o controlador de velocidade adaptativo. A explicação para a ausência está nos aparatos que o HB20S utiliza para realizar cada uma das funções citadas acima. Para ler veículos, objetos e as faixas das vias basta uma câmera posicionada na parte superior do para-brisa, além dos sensores de proximidade, ambos disponíveis no Hyundai. Porém, é preciso ter uma segunda câmera ou um radar para que o veículo consiga fazer a leitura de profundidade necessária para o controlador adaptativo.

Mesmo sem o ACC, o HB20S está muito acima da média do segmento. Dos rivais diretos, apenas o Chevrolet Onix Plus traz parte dos recursos de condução avançada.

CORREÇÃO DE ROTA Três anos depois, a Hyundai muda outra vez o desenho do HB20S

Lanternas são ligadas por barra plástica com iluminação

Mas, como um típico produto que acaba de ser lançado e está sujeito a falhas, o sistema da Hyundai não tem funcionamento tão preciso. A frenagem de emergência, por exemplo, pode ser ajustada para atuar de forma antecipada ou tardia. No primeiro caso, alerta o motorista mesmo quando o veículo da frente está muito distante e claramente não está fazendo uma parada brusca.

O pior é que, nas duas regulagens, a frenagem acontece tarde demais, às vezes quando o outro veículo já está em movimento novamente. De toda forma, é preciso enaltecer a Hyundai por trazer aparatos que deixam o trânsito mais seguro. Mas a pressa para colocar o carro no mercado pode ter feito com que a calibração do sistema não fosse trabalhada da maneira mais precisa.

Entrosamento melhor pode ser encontrado no conjunto mecânico formado pelo bom motor 1.0 turbo de 120 cv e pelo câmbio automático de seis marchas. Ainda que a unidade de três cilindros esteja entre as que apresentam maior nível de ruído e vibração, o sedã de 1.137 kg é ágil ao responder às investidas do motorista no pedal do acelerador. O torque de 17,5 kgfm pode não ser o maior do segmento, mas é entregue em uma ampla faixa de rotações que vai de 1.500 rpm a 3.500 rpm, atendendo bem ao uso cotidiano e deixando o consumo de combustível comedido. Segundo números do Inmetro, o Hyundai é mais econômico que o VW Virtus e um pouco menos eficiente que o Chevrolet Onix Plus, seu maior concorrente. Com etanol no tanque, o HB20S faz 8,6 km/l na cidade e 10,9 km/l na estrada.

Achou que não mencionaríamos o design do HB20S neste texto? Pois a hora chegou. Depois de três anos ouvindo críticas ao desenho anterior, a Hyundai correu para promover nova reestilização em seu carro-chefe no Brasil. Não que o desenho ousado e de gosto duvidoso tivesse atrapalhado as vendas.

Pelo menos agora o dono de um HB20S pode rodar por aí orgulhoso de ter um carro bonito outra vez. Se a dianteira é semelhante à do hatch, com grade larga e faróis angulados, a traseira tem personalidade própria. O time de design acertou em cheio ao iluminar a barra que liga as lanternas. E olha que esse "tapa" saiu caro, já que as chapas dos paralamas e da tampa do porta-malas têm um novo formato.

A parte nem tão legal de ser um early adopter é que o preço do produto normalmente é mais alto do que o de similares há mais tempo no mercado. Com o HB20S não é diferente. A versão Platinum Plus é cerca de R$ 7.500 mais cara que o Onix Plus mais completo, Premier R8R. Os dois se equivalem em espaço interno, porta-malas e itens de conforto. Mas o Hyundai vai muito além nos recursos de segurança. É o custo da inovação.

HB20S PLATINUM PLUS
R$ 120.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Dianteiro, transversal, 3 cil. em linha, 1.0, 12V, turbo, injeção direta, flex
POTÊNCIA	120 cv a 6.000 rpm
TORQUE	17,5 kgfm a 1.500 rpm
CÂMBIO	Automático, 6 marchas, tração dianteira
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente, McPherson (diant.) e dependente por eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)
PNEUS	195/55 R16
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,32 metros **Largura:** 1,72 m **Altura:** 1,47 m **Entre-eixos:** 2,53 m
TANQUE	50 litros
PORTA-MALAS	475 litros (fabricante)
PESO	1.137 kg
MULTIMÍDIA	8 pol., Android Auto e Apple CarPlay sem fio

Design voltou a agradar; é o único do segmento com pacote (quase) completo de itens de segurança

Custa mais do que o rival direto; frenagem de emergência poderia ter melhor calibração

CAOA CHERY TIGGO 5X PRO HYBRID | R$ 169.990

ACERTO DE CONTAS

CAOA CHERY TIGGO 5X AGORA É HÍBRIDO LEVE PARA CONSUMIR MENOS COMBUSTÍVEL E COLOCAR A MARCA AINDA MAIS NO CAMINHO DA ELETRIFICAÇÃO Raphael Panaro

Não faz muito tempo que falamos do Caoa Chery Tiggo 5x. O mês era fevereiro e o SUV acabara de adotar o sobrenome Pro, trocar o câmbio de dupla embreagem pelo CVT e passar por uma bela repaginada no interior. Pois bem. Agora, oito meses depois, voltamos a falar do utilitário porque esse carro aí de cima pode deixar de existir. O motivo? A marca sino-brasileira cria uma nova versão e faz duas adições: um sistema híbrido leve e outro sobrenome: Hybrid. O resultado é um SUV de R$ 170 mil, mais rápido e até 13% mais econômico do que o antecessor, segundo a fabricante.

O Tiggo 5x Pro Hybrid, a princípio, vai conviver com o "irmão" Pro. Porém, a diferença de apenas R$ 5 mil na tabela de preços — R$ 169.990 contra R$ 164.990 — pode fazer com que o mais barato deixe de ser oferecido muito em breve. Não faz sentido manter as duas opções na gama. O Pro Hybrid é uma evolução do Pro para a Chery atender às rígidas legislações de consumo e emissões estabelecidas pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve) e, de quebra, cumprir o objetivo da marca de oferecer uma gama de carros eletrificados no Brasil: híbridos leves, plug-in e também elétricos puros.

O SUV, assim como o sedã Arrizo 6 Pro Hybrid e o Tiggo 7 Pro Hybrid, agora é híbrido leve. E o que isso quer dizer? Eles não são carregados na tomada e também não são movimentados apenas com a força de um motor elétrico. O sistema funciona recuperando a energia cinética gerada nas frenagens. Essa energia é armazenada em uma bateria de 48V (localizada no porta-malas) e utilizada para auxiliar o motor a combustão na ignição, para manter velocidades de cruzeiro, acionar sistemas secundários e, em alguns casos, como o do SUV, aumentar torque e potência.

Com isso, o 1.5 flex turbinado de 150 cv e 21,4 kgfm passa a fornecer 160 cv e 25,5 kgfm. A transmissão segue automática do tipo CVT com simulação de nove marchas. O sistema é inteligente e, a partir do modo de condução selecionado pelo motorista, detecta a necessidade de economia ou de desempenho. De acordo com a Caoa Chery, há redução de 14% nas emissões de CO_2 – e economia de até 13% no consumo de combustível.

Teorias à parte, vamos aos números concretos. O Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) registra que o Pro Hybrid tem médias, com etanol, de 8,7 km/l (ciclo urbano) e 8,8 km/l (rodoviário). Com gasolina, são 11,8 km/l (cidade) e 12,3 km/l (estrada). Um bom salto em relação ao Pro: 6,9 km/l (urbano) e 8,1 km/l (rodoviário), quando abastecido com álcool, e 9,9 km/l (cidade) e 11,5 km/l (estrada) com gasolina.

O que era apenas um nicho na versão Pro, agora é um carregador wireless no Pro Hybrid; teto é panorâmico

Em termos de desempenho, a Chery diz que o Pro Hybrid vai de zero a 100 km/h em otimistas 9,2 segundos. Vale lembrar que o Pro precisa de 10,3 s. A diferença de 1,1 s é considerável perante ganhos de potência e torque – 10 cv e 4,1 kgfm, respectivamente.

Na prática (e no dia a dia), vai ser difícil notar essa diferença. Os mais atentos vão perceber sutilmente o melhor arranque no semáforo por causa do torque extra, mas nada que vá fazer você grudar no banco, principalmente porque tudo é amansado pelo câmbio CVT. A forma de dirigir também muda pouco, mas dá para sentir uma leve desaceleração ao levantar o pé do pedal da direita (não é como um e-pedal de carros elétricos) para recuperar energia para a bateria – pena que não há (ainda) nenhuma indicação do sistema no painel ou multimídia. A Chery trabalha grafismos para que o motorista possa acompanhar esse processo e ficar a par do que está acontecendo.

No mais, o Tiggo 5x mantém suas premissas: posição alta de dirigir e suspensão mais voltada ao conforto. O SUV ainda se beneficia do conjunto independente na traseira. No geral, os buracos são bem filtrados, com pouco repasse para a cabine e para o volante. As rolagens de carroceria são inevitáveis, mas não alteram a sensação de segurança. Claro que aqueles que gostam de sentir prazer ao dirigir preferem um acerto mais rígido.

O casamento do 1.5 turboflex com o CVT é amigável. Há um estranhamento em baixas velocidades e no creeping ao sair da inércia, mas depois o SUV caminha sem muitos problemas. Ao acelerar com mais ênfase, no entanto, as rotações (e o ruído) aumentam.

Visualmente, só mães de gêmeos vão conseguir notar as diferenças entre Pro e Hybrid. São dois pequenos detalhes: uma plaqueta na lateral (perto da caixa de roda) e uma folha embaixo do emblema Caoa Chery na tampa do porta-malas. Este, inclusive, perdeu dez litros por causa da bateria instalada ao lado do estepe. A capacidade, que já não era das mais empolgantes, fica menor ante os concorrentes: Creta (422 l), Tracker (393 l) e T-Cross (373 l). O Renegade (320 l) é a exceção.

Dentro, de cara dá para perceber que se trata da versão híbrida leve. O acabamento e a boa escolha de materiais (couro, aço escovado, partes emborrachadas) continuam, mas agora o volante tem base reta. Há sensor de chuva e carregador de smartphones por indução no console central. O SUV também mantém virtudes (e ausências). Não há frenagem de emergência, ACC ou sistemas semiautônomos de segurança. Ao menos conta com seis airbags e monitor de pressão dos pneus. A central tem tela grande: 10,2".

A evolução é modesta, assim como o aumento singelo no preço. Em breve a Chery deve fazer um acerto de contas e a versão Pro Hybrid se tornará a única a ser oferecida.

TIGGO 5X PRO HYBRID
R$ 169.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5, 16V, turboflex
POTÊNCIA	160 cv a 5.500 rpm
TORQUE	25,5 kgfm a 1.750 rpm
CÂMBIO	Automático, CVT, tração dianteira
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep. McPherson (diant.) e multibraços (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	225/55 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,34 metros **Largura:** 1,83 m **Altura:** 1,64 m **Entre-eixos:** 2,63 m
TANQUE	51 litros
PORTA-MALAS	330 litros (fabricante)
PESO	1.454 kg
MULTIMÍDIA	10,25 pol., sensível ao toque, compatível com Android Auto e Apple CarPlay via cabo

O SUV está mais rápido e econômico, mas é o interior que continua chamando a atenção pelo ótimo acabamento e escolha de materiais

Por R$ 170 mil, o Tiggo deveria oferecer sistemas semiautônomos de condução para ajudar na segurança

TESTE RÁPIDO

TRÊS LETRAS MÁGICAS

PORSCHE TAYCAN GTS | R$ 819 MIL

TAYCAN GTS PODE NÃO SER O MAIS RÁPIDO DA FAMÍLIA, MAS TEM MEIOS PARA CONQUISTAR ATÉ QUEM ACHA QUE PISTA NÃO É LUGAR DE CARRO ELÉTRICO

Thais Villaça

GTS. Três letrinhas que separam os carros comuns dos focados na pista. Se você já ouviu falar em Gran Turismo Sport quando o assunto é Porsche, provavelmente pensou em um modelo automaticamente associado a uma performance fora de série. Mas o que significa colocar essa sigla em um carro elétrico? É aí que entra o Taycan GTS, a versão devoradora de asfalto que não gasta uma gota de gasolina.

Bom, para entendermos melhor o que esse carro representa, vamos situá-lo no restante da linha. O Taycan GTS seria a versão de topo entre os "normais", ou seja, acima da 4S e abaixo das configurações Turbo (que, como você deve saber, é só a nomenclatura dos modelos de topo, já que não existem turbos em um motor elétrico, obviamente).

E o que ele tem de "diferente" dos demais? Vamos começar pelo visual. Quando você olha todas as versões do Taycan, percebe que são detalhes sutis que diferenciam umas das outras. No caso do GTS, há um splitter dianteiro e saias laterais exclusivos, acabamento diferenciado na base do para-choque traseiro e rodas de 20 polegadas pintadas de preto.

Na cabine você também vai se sentir dentro da versão mais esportiva da família em virtude de todo o tecido Alcantara com costuras contrastantes (que combinam com o cinto de segurança) e aço escovado no acabamento, dos bancos aos revestimentos do painel e das portas, no console central e no volante. No restante, ele herda as características dos outros modelos, com painel digital bastante funcional e as duas telas centrais que controlam diversas funções do veículo, como climatização e conectividade com Apple CarPlay e Android Auto.

São dois motores elétricos, um em cada eixo, o que garante tração integral sob demanda. O conjunto entrega 517 cv, podendo chegar a 598 cv com o overboost, além de torque combinado de excelentes 86,7 kgfm, uma porrada entregue de forma instantânea assim que se pisa no pedal da direita.

A princípio, você não sente tanta diferença em relação aos outros Taycan do dia a dia. Ele tem uma ótima pegada, excepcional posição de dirigir devido aos ajustes no volante e ao banco esportivo inteiriço (são 18 posições) e uma arrancada de tirar o fôlego.

De acordo com a Porsche, o GTS é o Taycan mais rígido (20% em relação aos outros)e esportivo de toda a linha, mesmo não sendo o mais rápido. Isso porque completa o zero a 100 km/h em 3,7 segundos — mesmo que esse número seja para lá de respeitável, o carro ainda é mais lento que as versões Turbo (3,2 s, com seus 680 cv) e Turbo S (2,8 s e até 761 cv). A velocidade máxima é de 250 km/h, 10 km/h a menos também que os modelos de topo. Só que, convenhamos, você dificilmente vai precisar mais do que isso...

Mas é nas curvas que ele mostra a que veio. O carro gruda na pista de uma maneira que parece conectado pelas rodas ao asfalto como um ímã, ainda mais por ser um carro pesado, de quase 2,3 mil quilos. O equilíbrio e a aderência impressionam, mas também cobram seu preço nas ruas

FEITO PARA AS PISTAS
Segundo a Porsche, o GTS é 20% mais rígido que o restante da linha

O GTS se diferencia dos demais modelos da linha pelos detalhes do acabamento externo e interno

brasileiras esburacadas e repletas de valetas, muito em razão do ajuste de suspensão mais firme específico para o GTS.

Por ser um veículo que tem como habitat natural os "tapetes" dos autódromos, rodar por alguns lugares de piso acidentado pode ser desafiador. Ao passar por rampas, especialmente, dá uma dor no coração ao ouvir o som da lataria raspando no chão. E isso ocorre mesmo se o carro for equipado com o sistema de suspensão ativo da Porsche, que ajusta constantemente a altura dos amortecedores de acordo com o estilo de direção a com as condições da estrada.

Se você tiver a sorte de dirigi-lo em um asfalto lisinho, é um bom momento para testar um dos cinco modos de condução que o GTS oferece. Há o Normal, voltado para o dia a dia; o Range, que foca em economia e recuperação de energia; o Individual, no qual o motorista seleciona seus parâmetros preferidos; e os mais legais, o Sport e o Sport Plus. Esses dois últimos deixam o sedã com comportamento ainda mais agressivo, acelerando com tremenda agilidade e com essa habilidade de desenhar o traçado com a precisão dos mais emblemáticos pintores renascentistas. E olha que ainda nem tivemos a oportunidade de levá-lo para uma pista de verdade, infelizmente.

Mesmo com essa performance estupenda, o Taycan GTS oferece um bom alcance, podendo rodar até 504 quilômetros com uma carga da bateria. Isso, é claro, se você dirigir mais "pianinho". Não existe segredo: assim como em todo elétrico, o abuso no acelerador cobra o preço por meio de uma redução significativa da autonomia.

Se você acha que carros elétricos não foram feitos para a pista, duvido que não mude de ideia a bordo do Taycan GTS. Ele pode não ser tão rápido quanto as versões Turbo e Turbo S quando se pensa em velocidade final e aceleração, mas demonstra um equilíbrio afiadíssimo e transmite confiança de sobra para quem gosta (e quem não gosta?) de uma tocada mais esportiva. E, mesmo que não seja um carro acessível a boa parte dos meros mortais, ainda custa R$ 110 mil a menos que o Turbo. Quer tentação maior que o dessas três letrinhas brilhando no horizonte?

DIVULGAÇÃO

PORSCHE TAYCAN GTS
R$ 819 MIL

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Dois motores elétricos, um em cada eixo
POTÊNCIA	517 cv (combinado); até 598 cv (com overboost)
TORQUE	86,7 kgfm (combinado)
CÂMBIO	Automático, 2 marchas; tração integral
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente, McPherson (diant.) e multibraços (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	245/45 R20
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,96 metros **Largura:** 1,97 m **Altura:** 1,38 m **Entre-eixos:** 2,90 m
AUTONOMIA	504 quilômetros
PORTA-MALAS	491 litros (fabricante)
PESO	2.295 kg
MULTIMÍDIA	10,9 polegadas, sensível ao toque

A capacidade de contornar curvas com uma precisão absurda é um dos pontos altos do GTS

O ajuste de suspensão específico para a versão pode ser um martírio ao dirigi-lo nas nossas ruas esburacadas

MÁQUINA

FOMOS ATÉ O CERRADO CONHECER A COLHEITADEIRA MASSEY FERGUSON 9895 NA COMPLEXA COLHEITA DE MILHO

André Schaun, de Brasília (DF)

DOS MILHÕES

A umidade relativa do ar estava em 11% na primeira semana de setembro, em Brasília (DF). Esse índice é suficiente para afirmar que o clima estava tão seco quanto o do Deserto do Saara, na África. Garganta seca, céu sem nuvens e um sol escaldante. Esse era o cenário quando entrei na plantação de milho de uma fazenda nas redondezas da capital. A única sombra que encontrei na imensidão da área rural foi dentro da cabine da colheitadeira Massey Ferguson 9895.

Essa máquina agrícola tem um aspecto intimidador quando as ponteiras da plataforma estão elevadas. Parecem mísseis enfileirados. Esse visual é exclusivo da colheita de milho porque esse componente foi projetado para essa cultura. Os "mísseis", na verdade, são as 21 linhas de corte da plataforma.

Chamar a Massey Ferguson 9895 de gigantesca não é modo de dizer. Afinal, ela tem 13,2 metros de comprimento, já com a plataforma acoplada, 5,10 m de altura e pesa mais de 24 toneladas com a ferramenta de corte somada. Para mover tudo isso é preciso contar com um motorzão de 9,8 litros e sete cilindros movido a diesel. Tem 500 cv e 188 kgfm de torque. O câmbio é manual de quatro marchas. Essa colheitadeira pode ser configurada com quatro ou com seis rodas, dependendo do modo de operação. As rodas traseiras são sempre de 28 polegadas com pneus 600/65R28. Quando a dianteira está em sua configuração simples, ou seja, duas rodas de 32 polegadas, usa pneus 900/60R32. No modo de duas rodas de 42" em cada lado, os pneus são 620/70R42. E foi justamente nesse último modo, com seis rodas, que fizemos nossa colheita de milho.

Sob o sol ardente do Cerrado, ouvi as explicações sobre a máquina e parti para a produção com Anderson Schöfer, especialista em colheitadeiras da Massey Ferguson.

A cabine envidraçada dá uma visão de 180 graus para o operador, que tem requintes de conforto à sua disposição: ar-condicionado, rádio, ajustes de posição do volante e assento totalmente configurável, com até mais recursos que muito carro chique. Tem ajustes de altura, profundidade e inclinação, bem como uma suspensão pneumática para aliviar a tremedeira provocada pelo piso.

Antes de sair é preciso configurar a "apanha" no campo. O acelerador eletrônico, um botão redondo giratório posicionado no console do lado direito, delimita a velocidade máxima naquela operação. Na colheita de milho, o ideal são 5 km/h. Isso aumenta a qualidade de colheita e gera menos perda.

A cabine conta com vários itens de conforto para o operador — que passa oito horas por dia colhendo grãos

A PLATAFORMA DE CORTE DO MILHO É ESPECÍFICA PARA ESSA CULTURA

Quando o tanque graneleiro está cheio, um tubo descarregador despeja os grãos na bazuca, veículo que recebe a carga da colheita

O deslocamento da colheitadeira é feito por meio do manche, que fica na ponta do console. Quando esse controle está no meio do curso, em posição neutra, é feita a seleção da marcha. A alavanca do câmbio, que fica ao lado esquerdo do operador, também deve permanecer no neutro quando a máquina está parada. Só assim é possível selecionar a marcha desejada — nesse caso, a segunda. Com tudo configurado, o operador abaixa a plataforma, também pelo manche, e a posiciona a mais ou menos 20 cm do solo para o corte perfeito do milho. O piloto automático ajuda a traçar a linha certa na lavoura para não desperdiçar colheita em nenhuma área.

Com a marcha engatada, para sair da inércia é preciso tirar o manche do neutro e incliná-lo para a frente, iniciando a aceleração. Ao alcançar a rotação máxima do motor, 2.150 rpm, finalmente a máquina começa a colheita — e um barulho alto toma conta da

O PILOTO AUTOMÁTICO
TRAÇA AS LINHAS DA
LAVOURA COM PERFEIÇÃO

O preço da colheitadeira varia de estado para estado em razão dos impostos; em média, fica em R$ 3,5 milhões já com a plataforma

cabine. Isso porque, além do ruído da máquina, ouve-se o tanque graneleiro, atrás da cabine, sendo preenchido. É possível perceber o barulho dos grãos caindo nesse reservatório. As seis etapas que a máquina realiza, desde o corte da planta até a chegada do grão ao tanque, são realizadas em cerca de 16 segundos.

A primeira fase é o "corte e alimentação", quando a plataforma corta a planta e a transporta para o interior do trator. A segunda etapa ("trilha e separação") é realizada dentro de um compartimento fechado. E a terceira é a "separação complementar", na qual os grãos são separados da espiga do milho. Essa separação acontece por gravidade. Enquanto os grãos escoam entre os espaçamentos das grelhas, a palha fica na parte de cima. A quarta etapa é a limpeza, feita pelo ventilador e pelas peneiras.

Com o material já trilhado e separado nos processos anteriores, o ventilador expulsa os resíduos das palhas que passam junto com os grãos por entre as grelhas, enquanto os grãos se deslocam por gravidade até as peneiras. As peneiras superiores e inferiores têm a finalidade de separar o grão dos talos que não foram expulsos por serem mais pesados. A quinta etapa é "armazenamento e descarga". Após os grãos passarem pelos processos de limpeza, são transportados por eixos helicoidais e correntes elevadoras até o tanque graneleiro.

O tanque de combustível comporta 870 litros de diesel. E o consumo é medido em litro por hora de trabalho. Com gasto médio de 40 litros por hora, é possível trabalhar cerca de 20 horas sem precisar encher o tanque

A sexta e última etapa é o "gerenciamento de resíduos", que é feito pelo picador de palhas. Esse conjunto é responsável pelo trituramento final da palhada e também por sua expulsão: tritura totalmente esse material separado e espalha-o no chão. Ele forma uma cobertura que irá proteger o solo para o próximo plantio e também gerar nutrientes para o novo ciclo de cultivo. A explicação é demorada, mas tudo isso é feito automaticamente em 16 segundos. O tanque graneleiro comporta até 12.334 litros de grãos. Quando 70% dessa capacidade é atingida, uma sirene do lado de fora da colheitadeira é acionada para avisar a "bazuca" — veículo que recebe os grãos descarregados.

Quando os grãos completam a capacidade máxima, o operador abre o tubo descarregador pelo console e descarrega esses grãos com a colheitadeira em movimento, para não perder tempo de colheita. O tubo descarrega 150 litros por segundo, portanto leva cerca de dois minutos para esvaziar por completo.

Operar a colheitadeira é algo surpreendente. A direção hidráulica é responsiva, o banco é confortável e o ar-condicionado alivia o "calor do Saara". A máquina já com a plataforma custa R$ 3,5 milhões, em média. Afinal, é preciso investir milhões para colher milhões de toneladas de milho e ter milhões de reais de retorno.

DESAFIO DE

YOUTUBE
Você pode ver como fizemos os testes, observar cenas do campo de provas e acompanhar os carros em ação nesse vídeo exclusivo.

CONSUMO

TESTAMOS DIFERENTES CONDIÇÕES DE RODAGEM PARA DESCOBRIR O CONSUMO EM CADA SITUAÇÃO. QUAL DELAS É A MELHOR PARA VOCÊ?

Ulisses Cavalcante, André Paixão e Vitória Drehmer

RENAN SESICKI

Dirigir é relativamente fácil. O treinamento básico (e insuficiente) promovido no Brasil pelas autoescolas consegue capacitar motoristas para a obtenção da CNH, mas não necessariamente ajuda os condutores a dirigir com eficiência. Os fabricantes também não auxiliam nesse quesito: fornecem poucas orientações para que o cliente obtenha o máximo de desempenho do automóvel que adquiriu e não o ajudam a criar bons hábitos ao volante.

Batemos à porta da Chevrolet com uma lista de perguntas sobre consumo de combustível, um dos fatores de maior controvérsia na indústria. Não é fácil medir consumo, pois há um sem-fim de critérios e variáveis. Tente explicar a um cliente a razão pela qual ele não consegue obter os números registrados em pistas de testes. Pior: tente descobrir o motivo disso, até para sanar a frustração.

Para nossa surpresa, a GM abriu seu campo de provas e colocou um time de engenheiros para ajudar **Autoesporte** a mostrar como o comportamento do motorista, bem como suas escolhas subjetivas, pode impactar o consumo dos automóveis. Para servirem de cobaia nesses experimentos escolhemos o Onix Plus, um dos veículos mais econômicos à venda no Brasil, e o Tracker.

Os testes foram acompanhados por nossos jornalistas e pela engenharia da Chevrolet. Esses dados estão sendo divulgados de forma irrestrita, sem interferência ou veto da fabricante. Esta reportagem não foi paga pela General Motors, que apenas forneceu o espaço e os instrumentos para a padronização dos testes. O time técnico da empresa atuou conforme as solicitações da revista.

TESTE 1

QUAL É A VELOCIDADE MAIS ECONÔMICA?

A PRESSA É INIMIGA DA... economia! E quanto mais se acelera, obviamente, menos tempo dura a viagem. Até aqui, nada de novo. Porém, até que ponto acelerar tanto deixa de ser vantajoso? Outra pergunta: ao gastar mais combustível por dirigir mais rápido, quanto tempo a menos a viagem dura? Vale o risco extra?

Os gráficos à direita mostram como a velocidade interfere no tempo gasto para completar uma viagem de 200 quilômetros. Para eliminar variáveis, essa simulação considera uma velocidade constante e pista sem mudanças de altitude ou de inclinação (sem subidas ou descidas). Ou seja, uma condição fixa.

No teste, a velocidade de 60 km/h é a mais econômica e registramos impressionantes 30,7 km/l com o Chevrolet Onix Plus. Esse resultado cai pela metade, em custo e em consumo, a 140 km/h. Pelas medições, a condição que melhor equilibra custo, eficiência energética e tempo de viagem é 100 km/h.

Nessa condição, gastamos 22,4 litros de gasolina, R$ 67 e 1h40. Aumentando a velocidade para o limite máximo das rodovias brasileiras, teríamos reduzido apenas 20 minutos na viagem, com gasto adicional de 4,3 litros — à época do teste, o equivalente a R$ 16.

Parece pouco, certo? No entanto, dependendo de quanto você ganha por mês, faz sentido abrir mão desses 20 minutos e permanecer pacientemente atrás do volante. Considerando os valores da tabela, só valeria a pena manter o acelerador a 120 km/h, em vez de 100 km/h, se seu salário mensal fosse superior a R$ 8.448. Mesmo assim, pouparia só 20 minutos. Falta considerar ainda o risco adicional em pistas com asfalto ruim ou mal iluminadas.

Campo de provas da GM, em Indaiatuba, tem pistas padronizadas para o teste de sistemas

NA ESTRADA, o que é mais barato: rodar com os vidros abertos ou com o ar-condicionado ligado? Para responder a essa pergunta, passamos um calorão. Fizemos uma volta de controle a 100 km/h com janelas fechadas e condicionador de ar desligado.

Com a camisa suada, aceleramos aos mesmos 100 km/h, dessa vez com a janela dianteira aberta para refrescar. Já deu para perceber que houve uma piora no consumo. O rendimento caiu de 18,6 km/l para 18 km/l.

Depois, ligamos o ar-condicionado para gelar a cabine (com o corpo quente... não leia isso mãe!). Na mesma velocidade, o consumo foi a 17,4 km/l, acrescentando R$ 2,27 ao custo da viagem. Ou seja, daria para poupar R$ 1,51 trocando o aparelho pelos ventos no cabelo.

Aqui vale uma ressalva: subindo a velocidade para 110 km/h ou 120 km/h, a piora aerodinâmica com a janela aberta aumenta demais o consumo. Já o ar-condicionado não consome mais conforme a velocidade sobe.

VENTO NA CARA OU VENTO GELADO?

Em alta velocidade, prefira fechar os vidros

VELOCIDADE km/h	100	100	100
VIDRO	fechado	aberto	fechado
AR	✗	✗	✓
CONSUMO km/l	18,6	18	17,4
LITROS /100 km	5,4	5,5	5,7
CUSTO EXTRA	R$ 0,00	R$ 0,76	R$ 2,27

TESTE 3

MODO DE DIRIGIR

A pista City Traffic simula um trajeto urbano, onde se roda em baixa velocidade

PÉ NERVOSO, FALTA de paciência, irritação com o anda e para, frenagens bruscas, giro alto do motor... tudo isso é típico de gente que não lida bem com o ritmo natural do trânsito urbano. Tá certo que não dá para ter comportamento de monge atrás do volante, mas abrir mão de uma postura mais zen faz diferença no consumo?

Levamos um Tracker 1.0 turbo para um circuito padronizado, dentro do campo de provas, que simula o tráfego urbano. E dos intensos. O trecho de 1,5 km requer velocidades entre 8 km/h e 50 km/h.

Na primeira passagem, respeitamos as velocidades e os tempos de parada. Porém, fizemos acelerações progressivas, antecipamos frenagens, aproveitamos a energia do freio-motor antes de parar e evitamos giros altos.

Depois, fizemos o mesmo trecho mantendo as velocidades anteriores, mas aceleramos mais até alcançar os valores máximos de cada ponto de passagem. Também freamos forte nas paradas. Veja, à direita, a comparação entre um motorista brabo e um condutor com nervos calmos, bem como a economia em um ano.

Passagens metrificadas e acompanhadas por um time de engenheiros

TESTE 4

COM OU SEM CARGA?

Objetos esquecidos na cabine geram despesas invisíveis

USAMOS O ONIX PLUS para comparar um trajeto feito sem carga, só com o motorista, e outro com a capacidade máxima do carro (350 kg).

Na tabela você vê o impacto dessa condição rodando 15 mil km em um ano. Claro que dificilmente alguém rodaria assim o tempo todo. O intuito é mostrar que a diferença existe. Segundo a GM, a cada 35 kg adicionais, o consumo aumenta 1%. Ou seja, mesmo objetos pequenos podem gerar gastos a longo prazo. Vale lembrar que não é apenas o consumo que piora: o peso adicional penaliza os freios e a suspensão, além de comprometer o desempenho dinâmico do veículo.

SEJA FITNESS AO DIRIGIR

Peso adicional compromete o consumo

PESO	Só motorista	Carga máxima
CONSUMO	13,1 km/l	9,6 km/l
LITROS/40 KM	3	4,2
CUSTO/ANO	R$ 8.289	R$ 11.605
DIFERENÇA	R$ 3.316	

TEMPERAMENTO IMPORTA

Direção bruta pesa no bolso do bravo

MODO DE DIRIGIR	Progressivo	Agressivo
CONSUMO	13,1 km/l	11 km/l
LITROS/40 KM	3	3,6
CUSTO/ANO	R$ 8.289	R$ 9.947
DIFERENÇA	R$ 1.658	

5 DICAS para economizar combustível em qualquer situação

1. CUIDADO COM O PÉ DIREITO
Acelere progressivamente, apenas o necessário, e tenha calma para acompanhar o tráfego. Ao antecipar paradas você gasta menos.

2. SIGA AS MANUTENÇÕES PREVISTAS NO MANUAL
Conserve o veículo em condições perfeitas de rodagem. Manutenções preventiva e preditiva ajudam a manter o consumo baixo.

3. NÃO LEVE PESO PARA PASSEAR
Não carregue volumes desnecessários. Peso extra gera mais despesas a longo prazo. A cada 35 kg adicionais, o consumo aumenta em 1%.

4. FIQUE DE OLHO NA AERODINÂMICA
Evite enfeites bobos, como adornos na antena de teto, e acessórios sem uso, como rack e bagageiros. Até rodas erradas podem piorar o gasto.

5. MUDE SEUS HÁBITOS AO VOLANTE
Não use recursos à toa, como ligar o farol de neblina para dar efeito estético. Acessórios elétricos usam a energia produzida pelo motor.

TESTE 5

PNEU SEM PRESSÃO

OS PNEUS SÃO os únicos componentes do veículo em contato com o solo, então merecem a máxima atenção dos usuários. São itens fundamentais de segurança, em primeiro lugar, então não podem ser negligenciados. Por ora, vamos desconsiderar a piora no comportamento dinâmico do carro e o risco de dirigir com pressão abaixo da recomendada. Aqui, a ideia é medir apenas o quanto se gasta a mais de gasolina ao ignorar a pressão correta.

Para o cálculo, também não consideramos os gastos adicionais com o desgaste excessivo do próprio pneu por rodar murcho, nem possíveis reduções na vida útil dos componentes da direção e suspensão.

No primeiro teste, avaliamos o consumo na condição ideal de pressão rodoviária para o Onix Plus: 35 psi. Depois, reduzimos a calibragem para 20 psi e utilizamos os mesmos parâmetros de velocidade, marcha e ritmo de passagem. Note, abaixo, que há uma diferença para pior, ainda que pequena. A questão aqui é a segurança.

O RISCO DA POUCA PRESSÃO

Problema é a piora na dirigibilidade

CALIBRAGEM	CONSUMO	LITROS/40 KM	CUSTO/ANO
35 psi (recomendada)	22,4 km/l	1,78	R$ 4.918
20 psi	21,9 km/l	1,82	R$ 5.029
		DIFERENÇA	R$ 111

QUANTO CUSTA SER VACILÃO?

Em um ano, é isso o que se gasta a mais

Forma de dirigir	R$ 1.658
Peso desnecessário	R$ 3.316
Pneus descalibrados	R$ 111
TOTAL	R$ 5.085

NÃO VENDEU, MAS BATEU

COMO UM ACIDENTE ATRAPALHOU OS PLANOS DA TOYOTA DE PRODUZIR O COROLLA NO BRASIL NOS ANOS 1970 Marcos Rozen

A Toyota só começou a fabricar automóveis no Brasil em 1998, ainda que produzisse por aqui o utilitário Bandeirante desde 1958. No começo dos anos 1970, porém, a marca estudou iniciar a produção nacional de carros, ideia que acabou prejudicada por, digamos, um acidente de percurso.

Era o início de 1972 quando um grupo de pesquisadores foi mandado pela Toyota do Japão para estudar o mercado brasileiro. Chegaram inclusive a se reunir com representantes do governo federal, e anunciaram que a montadora estava disposta a investir mais de US$ 200 milhões, em valores da época, para construir uma fábrica para seus carros no país.

A equipe mandou um sinal verde para a matriz e, em meados do segundo semestre daquele ano, a coisa ficou ainda mais séria. Outros 20 japoneses vieram para cá e trouxeram 11 carros a fim de pesquisar qual deles seria a melhor opção para um Toyota made in Brazil. Os estudos apontaram o Corolla como a escolha perfeita. Na época, era um carro menor, do tamanho aproximado de um Fusca. Havia ainda a possibilidade de fabricação local, em uma segunda etapa, de um concorrente da Kombi, o Lite-Ace.

Então a Toyota decidiu apresentar alguns desses carros para a imprensa especializada brasileira. A ideia era colher mais impressões e sugestões, além de iniciar a divulgação dos planos. No dia 20 de dezembro de 1972, os jornalistas puderam conhecer o Corolla em um evento no Autódromo de Interlagos, e ouviram que a previsão era começar a produção local em 1975.

As fotos aqui mostradas da perua Corolla, já batida e no pátio da delegacia, em 1973, são absolutamente inéditas e permaneceram desconhecidas por quase meio século. Elas foram encontradas durante pesquisas no acervo do Museu da Imprensa Automotiva, o Miau.

DIVULGAÇÃO/ACERVO MIAU

Os carros eram modelos produzidos no Japão para exportação aos Estados Unidos e, por isso, já tinham volante do lado "certo" e requintes espantosos para a época, como freios a disco e pisca-alerta.

Depois do evento, a Toyota distribuiu alguns dos carros para revistas especializadas. Um Corolla 1400 sedã bege ficou com **Autoesporte**; um Corolla cupê 1600 vermelho e uma perua Corolla 1400 verde foram entregues a outras publicações. Dessa forma, os jornalistas poderiam ficar com os carros por mais algum tempo para testá-los melhor e fornecer impressões mais profundas, que seriam aproveitadas pela própria Toyota.

Quis o destino, porém, que em pleno dia de Natal, 25/12/1972, a perua verde se envolvesse em um acidente. Foi no quilômetro 15 da Rodovia Raposo Tavares, em São Paulo, que ainda era de pista simples. O motorista de um Fusca que seguia no sentido Interior resolveu atravessar a estrada para pegar uma via transversal no outro lado, mas calculou mal a manobra. O Corolla, que ia no sentido Capital, não conseguiu frear a tempo e os dois bateram.

A encrenca maior não foi o acidente em si, mas o que aconteceu depois. A perua foi levada para o pátio de uma delegacia próxima e lá ficou retida por muitos e muitos meses, à espera de uma perícia que nunca ocorria. O pessoal da Toyota ficou maluco, pois os carros tinham data certa para retornar ao Japão. A matriz, então, enfureceu-se ao descobrir que só haviam voltado dez dos 11 carros, pois um deles, a perua, fora simplesmente "perdido" para a burocracia brasileira. E vá explicar isso a um executivo japonês acostumado a fazer tudo dentro de um planejamento rigidamente controlado...

Não se sabe exatamente até que ponto esse incidente atrapalhou os planos, mas nunca mais a Toyota tocou no assunto da fábrica — o que é, no mínimo, estranho para quem tinha feito todo esse esforço e já sabia até mesmo o valor do investimento necessário. O fato é que a história mostrou que tivemos de esperar mais 26 anos para finalmente termos um Corolla nacional.

MARCOS ROZEN
é fundador do Museu da Imprensa Automotiva – Miau

Teste do Corolla sedã 1400 publicado na Autoesporte de março de 1973

Bateria e inverno, precisamos ficar atentos?

Silvia Garcia, São Paulo/SP

» Sim, é necessário ficar atento à bateria no inverno ou durante períodos frios — o que pode acontecer em qualquer época do ano. Existem características do equipamento que justificam essa atenção. Já percebeu que a carga do celular acaba mais rápido no frio?

Então, assim como a temperatura afeta as baterias de lítio do telefone, ela influencia a carga das baterias de carro — que podem perder até um terço da carga. Sob frio intenso, o motor também esfria. Demora mais para pegar e exige mais dos acumuladores. Até a viscosidade do óleo interfere nessa dificuldade inicial.

AQUI VÃO DICAS PARA EVITAR PROBLEMAS:

1. Se você está entrando em uma época fria com uma bateria no final de sua vida útil, melhor trocar preventivamente.
2. Roda pouco? Faça o carro funcionar, dê uma volta de pelo menos 15 minutos.
3. Se usa etanol, acrescente cerca de 30% de gasolina no tanque. Isso ajuda na fase fria.
4. Ao dar partida, mantenha todos os acessórios e sistemas elétricos desligados.

De quanto em quanto tempo tenho que realizar revisões antes de dar ruim?

Guilherme Santos, São Paulo/SP

Prazo é relativo e depende do uso de cada motorista

GETTY IMAGES

» Siga sempre o programa descrito no manual do carro. No caso de veículos antigos ou fora da garantia, jamais espere algo dar problema para, então, tentar remediar. É igual a saúde do corpo: faça um check-up geral de vez em quando, em vez de esperar uma dorzinha aparecer.

Cada componente tem um prazo de manutenção diferente, então é necessário observar os prazos de cada um desses sistemas. Mas separe em grupos: suspensão, fluídos, sistemas elétricos, pneus e freios e motor e câmbio.

É impossível dizer, de forma genérica, a frequência em que cada um deles deve ser revisado. Isso varia de acordo com o uso de cada pessoa. A rigor, você não precisa trocar amortecedores e pneus todos os anos, a menos que seja um taxista, motorista de aplicativo ou frotista.

Pensando nos pneus, por exemplo, é necessário checar a pressão a cada 10 dias, no mínimo.

O mais importante é realizar um plano de manutenção preventiva, ou seja, aquela feita para evitar problemas. Faça checagens e inspeções, bem como a troca de itens de desgaste. Consertos corretivos, feitos depois que algo quebra, costumam ser os mais caros para resolver.

É verdade que as hastes metálicas do encosto de cabeça servem para quebrar os vidros do carro em caso de acidente?

A pergunte refere-se a mensagens de WhatsApp que circulam em forma de guia. Isso é boato, informação falsa. A única premissa plausível é que bater a haste metálica de encostos removíveis contra os vidros pode, de fato, quebrá-los. Porém, esse equipamento não foi projetado para isso e não há manuais técnicos que sugerem essa funcionalidade.

Dificilmente haverá uma hipótese, além da submersão total do veículo, que possa justificar a preocupação de manter no carro algo para quebrar vidros pelo lado de dentro. Se essa operação fosse necessária para carros de passeio, então não haveria bancos automotivos com o "encosto de cabeça" embutido, fixo ou integrado às costas dos assentos.

Se fosse o caso, os automóveis, assim como ônibus e trens, precisariam ter obrigatoriamente martelos ou outro objeto percutor posicionados estrategicamente como elementos de segurança.

Essa haste metálica pode ser um instrumento para quebrar os vidros de um outro automóvel, pelo lado de fora. Porém, há outras ferramentas que são até mais eficientes para essa tarefa, como a chave de roda. Ou até mesmo uma pedra.

Haste metálica não é item de emergência

O carro perde a garantia se for "chipado" em preparadora indicada pela concessionária? Dizem que não... *Henrique Potenza, São José dos Campos/SP*

Perde sim. Chip é um componente eletrônico que modifica os parâmetros do módulo de injeção eletrônica do carro. O objetivo é obter mais potência.

Se benfeita, a modificação aumenta em até 30% o rendimento. Porém, o consumo sobe.

Essa modificação não é indicada para uso diário e nenhum fabricante preserva a garantia quando um chip externo é instalado na central do motor. O mesmo vale para o remap da ECU.

Ambos vão incorrer na perda de garantia do veículo. Se alguma loja disser o contrário, pode ser porque ela própria oferta algum programa de cobertura. Fique atento, pois pode ser um benefício da preparadora, não do fabricante do veículo.

Chip de potência compromete a garantia do carro

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de agosto

		AGOSTO 2022	JULHO 2022	ACUMULADO 2022*	VARIAÇÃO MENSAL (%)
1	FIAT STRADA	14.157	10.897	76.099	29,92%
2	VOLKSWAGEN GOL	11.719	11.925	47.250	-1,73%
3	HYUNDAI HB20	10.919	8.156	61.909	33,88%
4	CHEVROLET ONIX	9.821	8.837	52.507	11,14%
5	CHEVROLET ONIX PLUS	8.968	8.135	44.043	10,24%
6	FIAT MOBI	7.613	3.493	42.559	117,95%
7	FIAT ARGO	7.594	6.103	35.824	24,43%
8	RENAULT KWID	6.829	4.489	34.365	52,13%
9	CHEVROLET TRACKER	6.708	5.998	39.672	11,84%
10	VOLKSWAGEN T-CROSS	6.194	3.535	42.598	75,22%
11	HYUNDAI CRETA	5.806	5.125	40.182	13,29%
12	VOLKSWAGEN VOYAGE	5.564	4.776	18.544	16,50%
13	JEEP COMPASS	5.284	4.402	40.713	20,04%
14	FIAT PULSE	4.771	5.300	34.105	-9,98%
15	JEEP RENEGADE	4.654	4.264	33.795	9,15%
16	FIAT TORO	4.290	4.333	34.485	-0,99%
17	NISSAN KICKS	4.250	5.221	26.558	-18,60%
18	TOYOTA HILUX	3.979	4.122	29.644	-3,47%
19	FIAT CRONOS	3.757	3.829	23.726	-1,88%
20	TOYOTA COROLLA	3.386	4.035	28.255	-16,08%

*ACUMULADO ATÉ AGOSTO/2022

FIGURINHAS CARIMBADAS

Nada de Onix, HB20 ou Argo. Os últimos meses mostram uma disputa entre dois carros bem conhecidos dos brasileiros em busca do topo do ranking. Em agosto, quem levou a melhor foi a Fiat Strada, que vendeu quase 15 mil unidades e desbancou o VW Gol. Destaque positivo também para o Renault Kwid, que ocupa o oitavo lugar, com 6.829 exemplares — um salto de quatro posições e mais de 2 mil carros a mais emplacados em relação a junho. Em contrapartida, as vendas do Jeep Renegade seguem aquém do esperado. O SUV mais emplacado em 2021 ocupa somente o sexto lugar entre os utilitários e o 14º no ranking geral, ficando atrás de T-Cross, Tracker, Creta, Kicks e Compass. Em números gerais, o Brasil vendeu 194.142 carros de passeio e comerciais leves, um aumento de 14,8% em relação a julho. No acumulado do ano, porém, o saldo é negativo: 1.214.636 unidades ante 1.327.486 em 2021 (-8,5%).

EFEITO C3

Lançado no penúltimo dia de agosto, o novo Citroën C3 já parece ter impulsionado as vendas da marca, que aumentaram em 137%. Já na parte mais alta do ranking, a Volkswagen ultrapassou a GM, tomou a vice-liderança e até encostou na líder, a Fiat. Na disputa pelo quarto lugar, a Hyundai leva a melhor em relação à Toyota. Com o aumento nas vendas de HB20 e Creta, a fabricante cresceu 24%.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês por marca

		AGOSTO 2022	JULHO 2022	ACUMULADO 2022*	VARIAÇÃO MENSAL (%)	PARTICIPAÇÃO NO MÊS (%)
1	FIAT	44.239	35.680	267.144	24%	22,79%
2	VOLKSWAGEN	32.626	27.412	156.251	19,02%	16,81%
3	CHEVROLET	30.558	27.938	174.378	9,38%	15,74%
4	HYUNDAI	17.791	14.309	122.475	24,33%	9,16%
5	TOYOTA	15.403	16.745	122.756	-8,01%	7,93%
6	RENAULT	12.933	11.259	77.436	14,87%	6,66%
7	JEEP	12.347	10.170	88.115	21,41%	6,30%
8	NISSAN	5.155	6.312	36.933	-18,33%	2,66%
9	PEUGEOT	4.335	3.495	29.515	24,03%	2,23%
10	HONDA	4.081	3.975	34.000	2,67%	2,10%
11	CAOA CHERY	3.147	2.115	24.083	48,79%	1,62%
12	CITROËN	2.392	1.006	15.664	137,77%	1,23%
13	FORD	1.982	1.277	12.691	55,21%	1,02%
14	MITSUBISHI	1.747	2.233	14.998	-21,76%	0,90%
15	BMW	1.380	1.267	9.381	8,92%	0,71%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos de carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante os meses de julho e agosto de 2022

Hatch compacto

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Volkswagen Gol	11.719	11.925	47.250	-1,73%
2	Hyundai HB20	10.919	8.156	61.909	33,88%
3	Chevrolet Onix	9.821	8.836	52.507	11,15%
4	Fiat Mobi	7.613	3.493	42.559	117,95%
5	Fiat Argo	7.594	6.103	35.824	24,43%

Gol segue na liderança pelo 3º mês consecutivo. HB20 ultrapassa Onix e vende mais de 10 mil unidades no período. Mobi deslancha e emplaca mais que o Argo.

Hatch médio

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Chevrolet Cruze HB	129	150	1.048	-14%
2	Nissan Leaf	39	9	256	333,33%
3	BMW Série 1	21	5	35	320%
4	BMW i3	11	10	73	10%
5	Mercedes-Benz Classe A	8	3	37	166,67%

A chegada da linha 2023 do Leaf fez com que as vendas do elétrico quadruplicassem. Por outro lado, o Cruze sofre nova queda, mas é líder invicto do segmento.

Monovolume e perua

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Chevrolet Spin	1.515	1.266	9.682	19,67%
2	Kia Carnival	31	25	262	24%
3	BYD D1	7	0	9	-
4	Chrysler Pacifica	2	1	10	100%
5	Audi RS6 Avant	2	3	18	-33,33%

Temos um novato: o elétrico BYD D1, feito para transporte por aplicativo, começa a emplacar suas primeiras unidades. O preço é premium: R$ 270 mil!

Sedã compacto

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Chevrolet Onix Plus	8.968	8.135	44.043	10,24%
2	Volkswagen Voyage	5.564	4.776	18.544	16,50%
3	Fiat Cronos	3.757	3.829	23.726	-1,88%
4	Honda City	2.084	2.342	16.783	-11,02%
5	Toyota Yaris Sedan	1.174	1.350	9.348	-13,04%

Voyage e Onix Plus mantêm forte desempenho nos últimos meses. O Chevrolet é líder com folga e único sedã entre os dez veículos mais vendidos em agosto.

Sedã médio

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Toyota Corolla	3.386	4.033	28.255	-16,04%
2	Chevrolet Cruze	889	1.049	6.773	-15,25%
3	Caoa Chery Arrizo 6	56	65	1.201	-13,85%
4	Volkswagen Jetta	40	106	410	-62,26%
5	Kia Cerato	22	23	291	-4,35%

No período em que todo o segmento tem queda, o Cruze volta a emplacar menos de mil unidades e o Jetta, renovado há pouco tempo, vende menos de 100.

Sedã premium

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	BMW Série 3	328	334	3.123	-1,80%
2	Mercedes-Benz CLA	50	64	329	-21,88%
3	Audi A5	38	31	192	22,58%
4	Audi A3	26	28	351	-7,14%
5	Porsche Panamera	24	42	155	-42,86%

Panamera despenca enquanto Audi A5 tem leve aumento nas vendas, sem passar das dezenas. À espera do facelift, Série 3 segue isolado no topo.

Utilitário

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Chevrolet Tracker	6.708	5.998	39.672	11,84%
2	Volkswagen T-Cross	6.194	3.535	42.598	75,22%
3	Hyundai Creta	5.806	5.125	40.182	13,29%
4	Fiat Pulse	4.771	5.299	34.105	-9,96%
5	Jeep Renegade	4.654	4.264	33.795	9,15%

Após cair em julho, o T-Cross se recupera, ultrapassa o Creta e volta à vice-liderança. Tracker mantém bom ritmo e encosta no Hyundai no ranking geral.

Utilitário premium

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Jeep Compass	4.284	4.402	40.713	-2,68%
2	Toyota Corolla Cross	3.250	3.614	29.128	-10,07%
3	Jeep Commander	2.338	1.483	13.478	57,65%
4	Volkswagen Taos	1.667	1.119	6.685	48,97%
5	Toyota SW4	1.221	1.271	9.192	-3,93%

VW Taos volta a aparecer no Top 5 do segmento após vender mais que SW4 e Tiggo 8. Commander aumenta emplacamentos em 60% e se mantém com folga no 3º lugar.

Picape

		Agosto	Julho	2022	Variação mensal
1	Fiat Strada	14.145	10.896	76.059	29,82%
2	Fiat Toro	4.290	4.333	34.485	-0,99%
3	Toyota Hilux	3.979	4.122	29.644	-3,47%
4	Volkswagen Saveiro	2.836	1.751	8.368	61,96%
5	Chevrolet S10	2.115	2.229	18.319	-5,11%

Strada volta a bater recorde e emplaca mais de 14 mil unidades no mês. Sua concorrente, a veterana Saveiro, reage e assume o terceiro lugar após crescer 62%.

INDÚSTRIA

Luz no fim do túnel

Escassez de peças e componentes arrefece e setor de veículos se recupera

Redação Autoesporte

O setor de veículos no Brasil deu uma bela resposta no mês de agosto. De acordo com dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), os emplacamentos registraram alta de 12,6%, totalizando 346.505 unidades (automóveis, comerciais leves, motos, caminhões e ônibus).

Ainda segundo a entidade, o "resultado consolida a recuperação e neutraliza a queda em relação ao mesmo período de 2021". No início deste ano, a retração chegou a passar de 15%; hoje, caiu para 0,03%. Andreta Jr., presidente da Fenabrave, aponta um motivo para a recuperação. "A crise de abastecimento arrefeceu um pouco e já não impede que o consumidor encontre o modelo desejado, salvo alguns casos pontuais. Os números refletem esse cenário", explica. O executivo acredita que a falta de componentes — incluindo os famosos semicondutores — já não é um fator mais tão limitante para o setor, como era no início do ano.

Quando o recorte engloba "apenas" carros de passeio e comerciais leves (o que equivale a quase 60% do setor), o Brasil registrou venda de 194.142 veículos, um crescimento de 14,8% em relação aos 169.088 comercializados em julho. Na comparação com agosto de 2021, quando foram emplacadas 158.489 unidades, a alta foi de 22,5%. No acumulado do ano, porém, o país está com saldo negativo: 1.214.636 unidades em 2022 ante 1.327.486 em 2021 — queda de 8,5%.

O mercado de usados e seminovos também acompanhou a recuperação dos 0 km. Números da Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores (Fenauto) apontam que a média diária de transferências no mês de agosto foi de 55.449 unidades, número 3,3% superior ao de junho. O acumulado no ano alcançou 7.212.783 veículos, mas ainda ficou 18% abaixo em relação a 2021. "Uma recuperação lenta, mas constante. Temos uma expectativa positiva de resultados até o final do ano, porém mantemos atenção aos possíveis fatores que podem influenciar o mercado, como a taxa de juros, crédito e até mesmo as eleições", diz Enilson Sales, presidente da Fenauto.

SUVS E PICAPES AVANÇAM

O perfil de vendas de veículos no Brasil vai revelando sensível mudança. Com a virtual extinção do que foi um dia chamado de "carro popular", consumidores compram mais SUVs. Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), os utilitários esportivos respondem por mais de um terço dos emplacamentos, ou 36% das vendas. Com o processo de "urbanização" das picapes, esses utilitários passaram a responder por 17% das vendas entre janeiro e agosto. E os hatches — antigos campeões na preferência dos compradores —, ainda de acordo com dados da Fenabrave, caíram de 42% em 2016 para 28% das vendas no mercado interno nos primeiros oito meses deste ano, número sustentado, em boa parte, pela negociação direta para locadoras. Definitivamente, o espaço nas vagas tem de aumentar.

Juros altos, crédito difícil

Os juros para financiar a compra de um automóvel são os mais altos dos últimos anos. E as instituições financeiras, cautelosas com a inadimplência que já se manifesta, têm sido altamente restritivos na aprovação de crédito. Quem consegue financiar vai pagar metade do valor financiado em juros, no caso de um prazo de 24 meses. Se a troca de carro não for urgente, vale investir em uma poupança paralela para ao menos aumentar o valor da entrada e reduzir o montante financiado.

OLHO NAS PROMOÇÕES

Com a quebra na produção forçada pela falta de componentes, veículos usados passaram por um período de supervalorização. O fenômeno beneficiou principalmente carros com pouco tempo de uso e quilometragem mais baixa, os chamados seminovos. Essa valorização anormal tende a arrefecer. Se quiser aproveitar o momento para fazer uma troca, fique de olho nas promoções. Várias marcas estão oferecendo a chamada "taxa zero", que pode ser combinada ou não com um bônus na valorização de seu usado.

CRISE E RECUPERAÇÃO

Prestes a deixar de ser oferecido como 0 km, o Volkswagen Gol vai emplacando boas vendas. Apesar de seus nada populares mais de R$ 70 mil, o veterano hatch lembrou os bons tempos ao atingir, em julho, a liderança do mercado interno. Em agosto, foi superado pela Fiat Strada, utilitário que renovou sua vocação de ficar no primeiro lugar do pódio com a nova geração. A Stellantis festeja a liderança de sua constelação de marcas nos mercados de Brasil, Argentina e Chile. O Renegade, porém, que reintroduziu com vigor a marca Jeep no país, ficou no sexto lugar entre os SUVs em agosto. O mais vendido nesse segmento, no mesmo mês, foi o Chevrolet Tracker, seguido por Volkswagen T-Cross, Hyundai Creta, Jeep Compass e Fiat Pulse.

UM MÊS SEM PARAR

A melhora no fornecimento de chips contribuiu para o tom mais otimista do último balanço apresentado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). A produção em agosto atingiu 209 mil veículos, superando 200 mil unidades pela primeira vez no ano. O acumulado dos oito meses iniciais — 1,549 milhão — ultrapassou em 4,7% o do mesmo período de 2021. "Em agosto, pela primeira vez em um ano e meio, conseguimos operar sem nenhuma fábrica completamente parada. O fluxo de semicondutores finalmente começa a melhorar, embora ainda estejamos passando por um período de restrições de oferta", comemorou Márcio de Lima Leite, presidente da associação.

GETTY IMAGES E DIVULGAÇÃO

Quem manda no carro, afinal?

RECURSOS CRIADOS POR GIGANTES COMO A APPLE AVANÇAM DE COADJUVANTES A RESPONSÁVEIS POR MAIS FUNÇÕES NOS VEÍCULOS

Marcus Vinicius Gasques

Em nome da segurança, várias funções do automóvel já vêm se tornando autônomas, do acionamento automático dos faróis à correção de saída de faixa — para citar apenas dois exemplos. Inteligência artificial e assistentes de voz se apresentam a bordo com a tendência mais recente da eletrônica embarcada. Se a primeira onda substituiu tarefas do motorista, a atual assume funções do próprio carro.

Há oito anos, a Ford apresentou aquela que seria a última geração do compacto Ka com uma inovação: em caso de acidente, o sistema emitia um pedido de socorro. A previsão era de que, caso as pessoas — ou pessoa — estivessem sem reação no interior do carro ou próximo a ele, o Samu fosse notificado. Para isso, a fabricante firmou parceria com a rede pública de atendimento de urgências.

Não se sabe se o recurso chegou a ser utilizado, e a produção do Ka foi encerrada pela Ford em janeiro de 2021. Em 7 de setembro deste ano, a Apple, em seu evento anual, anunciou a mesma funcionalidade para o iPhone 14. Ainda que o celular esteja sem sinal, a promessa é de que um pedido de socorro seja emitido em caso de batida ou capotamento. O recurso estará disponível a partir de novembro e, por enquanto, apenas para o IOS no Canadá e nos Estados Unidos. Não demora muito para ser oferecido por outros sistemas e em todos os países.

Em outro evento, a Worldwide Developer Conference, que ocorreu em junho, a Apple apresentou a nova versão do CarPlay. O sistema foi lançado em 2014 para conectar funções do iPhone com o multimídia do carro, mesma tarefa executada pelo Android Auto, do concorrente Google. Esse novo CarPlay, no entanto, abraça funções do painel e substitui instrumentos como velocímetro, conta-giros, indicador de nível de combustível ou carga de bateria e outros mostradores.

Android Auto e CarPlay deixaram para trás os sistemas multimídia nativos das montadoras na preferência dos usuários. No mínimo, porque as pessoas já estão habituadas às funcionalidades dos smartphones, sempre ao seu alcance, considerando que a experiência de uso a bordo de um carro é muito intuitiva.

Conhecer os hábitos de consumo das pessoas é uma mina de ouro que as grandes empresas de tecnologia descobriram como explorar. Saber por onde um motorista circula, o que ele ouve ou consome — os recursos de compra em trânsito estão vindo aí — vale dinheiro, muito dinheiro.

Google e Apple já anunciaram sua intenção de produzir veículos. Seria uma transição enorme, mas o fato é que essas empresas já estão invadindo o interior dos automóveis atuais e seus fabricantes. Para quem achava que o grande problema da indústria automobilística era a eletrificação, o desafio está apenas começando.

GETTY IMAGES

Linha Pro Honda.
Fluidos e lubrificantes com o mesmo DNA do seu automóvel.

A Linha Pro Honda permite que o seu veículo tenha maior durabilidade nas peças, segurança e desempenho, além de ter melhor consumo de combustível. São óleos e lubrificantes com uma formulação que conta com a mais alta tecnologia e máxima eficiência que só a Honda pode oferecer:

- Qualidade.
- Durabilidade.
- Segurança.
- Desempenho.
- Tecnologia.

Passe na concessionária Honda mais perto e opte sempre pela Linha Pro Honda.

Conheça o Pós-venda Honda.

Publicis